

**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

# **Lisboa e o Rio**

## **Relação Turística Sustentável**

**António Miguel da Silva Pereira Stichini Santos**

**(Licenciado)**

**Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em**

**Arquitectura com especialização em Planeamento Urbano e Territorial**

**Orientador Científico: Professora Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira**

**Júri:**

**Presidente: Doutor Francisco M. Serdoura, Professor da FAUTL**

**Vogal: Doutora Teresa Alves, Professora da FLUL**

**Vogal: Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira, Professora da FAUTL**

**Lisboa, FAUTL, Maio, 2011**



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

# **Lisboa e o Rio**

## **Relação Turística Sustentável**

**António Miguel da Silva Pereira Stichini Santos**

(Licenciado)

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em

Arquitectura com especialização em Planeamento Urbano e Territorial

Orientador Científico: Professora Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira

Júri:

Presidente: Doutor Francisco M. Serdoura, Professor da FAUTL

Vogal: Doutora Teresa Alves, Professora da FLUL

Vogal: Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira, Professora da FAUTL

Lisboa, FAUTL, Maio, 2011



## Agradecimentos

*Um agradecimento especial à Professora Graça Moreira, pela paciência e cooperação com que acompanhou este trabalho, pela sua disposição e dedicação.*

*Pela simpatia e facilidade com que me facultaram toda a informação disponível na Administração do Porto de Lisboa, as Senhoras Dr.<sup>a</sup> Fernanda Pereira da Silva e Dr.<sup>a</sup> Ana Lourenço;*

*Ao meu amigo João Carlos Simões Lopes da empresa VCL.Lda pelo seu grande apoio, incentivo e mesmo colaboração;*

*Ao Arq. António Azevedo, pelo entusiasmo e força;*

*Aos meus colegas mais próximos e amigos que me apoiaram;*

*Aos meus amigos de sempre, que acreditaram em mim e me incentivaram para terminar o mestrado, apesar das contrariedades, especialmente à Graça e ao Luís, que me ofereceram a sua casa para que pudesse trabalhar mais à vontade;*

*Aos meus pais;*

*À minha filha Margarida pelo apoio que deixei de dar por estar a estudar;*

*Obrigado a todos*

*Em último lugar, e destacando, agradeço à minha Mulher Filipa, sem a qual nada disto seria possível e que muito sobrecarregada foi pela minha opção, apesar de tudo, aguentou sempre. Obrigado Filipa.*





## ÍNDICE

Agradecimentos .....	3
ÍNDICE .....	5
Resumo .....	7
.Abstract.....	9
1. Introdução.....	11
1.1.1 Objectivo .....	11
1.1.2. Motivações e Interrogações Iniciais.....	13
1.2. Metodologia .....	13
1.3. Conteúdo .....	15
1.4. Estado da Arte .....	18
2. Lisboa e o Rio.....	21
2.1. Evolução Histórica:.....	21
2.1.1 Lisboa do seu início à conquista (1147).....	21
2.1.2 Lisboa até ao Renascimento .....	22
2.1.3 Lisboa até ao séc. XIX.....	24
2.1.4 Lisboa até à actualidade.....	27
2.2. Evolução Turística:.....	31
2.2.1 A actividade turística ao longo da sua história .....	31
2.2.2 Factores de desenvolvimento de Lisboa e do turismo .....	35
2.3. Análise turística.....	38
2.3.1 O “turismo” como produto.....	38
2.3.2 A procura.....	39
2.3.3 A oferta.....	47
3. Casos de Estudo.....	49
3.1 Londres / <i>Southampton</i> .....	49
3.2 Barcelona.....	52

4. Vertentes da Sustentabilidade .....	56
4.1. Aplicação da sustentabilidade: .....	60
4.1.1 Sustentabilidade económica.....	61
4.1.2 Sustentabilidade Social. ....	64
4.1.3 Sustentabilidade Ambiental. ....	66
4.2. Planear a Sustentabilidade.....	70
5. Linhas orientadoras para o futuro.....	71
5.1 Linhas de orientação .....	71
5.2 Propostas para o futuro .....	75
6. Conclusão.....	82
Bibliografia .....	87
Anexo I .....	94
Decreto-Lei n.º 191/2009 de 17 de Agosto.....	94
Anexo II .....	110
Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis .....	110

## Resumo

O rio e a cidade de Lisboa tiveram ao longo dos tempos várias etapas na sua relação, que vão desde a sua origem de uma forma integrada ao corte da relação.

Averiguou-se formas de fazer cidade e quais as mais adequadas tentando ter sempre presente não só a sustentabilidade económica, sem duvida importante, mas também e igualmente necessárias, a sustentabilidade social e ambiental como garantia de investimento num futuro mais promissor e mais sustentável.

Neste trabalho contextualizou-se historicamente a relação entre o rio e a cidade e a sua transformação na realidade actual do turismo, com maior incidência no emergente turismo de cruzeiros, geralmente menos sustentável do que seria desejável. O turismo de cruzeiros apenas tem sido visto do ponto de vista económico, merecendo por parte dos organismos de poder apenas essa atenção deixando de lado outras vertentes, não menos importantes, da forma de planear cidade.

Aplicou-se à investigação a análise da forma como as opções urbanísticas têm sido tomadas e relacionar o fenómeno do turismo de cruzeiros e a sua relação com a cidade pós-industrial e o seu sistema em rede, assim como analisar as questões de coesão territorial dentro de uma lógica sistémica ou em rede.

Por fim verificou-se como o turismo de cruzeiro enquanto actividade de consumo se pode relacionar com a cidade contemporânea.

Palavras-chave – Sustentabilidade, Turismo, Cruzeiros, Urbanismo, Tejo, Lisboa



## .Abstract

The river Tagus and the city of Lisbon had over the years various stages in their relationship ranging from its origin to its outline.

This dissertation tries to establish ways of building a city and determine the most appropriate ones, taking into consideration not only their economic sustainability, indubitable important, but also their social and environmental sustainability as an assurance for a brighter and more sustainable future.

The dissertation contextualizes historically the relationship between the river and the city and its transformation in the current situation of tourism, focusing on the emerging cruise tourism, generally less sustainable than it should. The cruise tourism has always been seen by the governmental bodies only from the economic point of view, leaving aside other aspects, not less important, from the city planning.

The research provides an analysis of how urban planning options have been taken and tries to link them to the occurrence of cruise tourism and its relation to post-industrial city and its network system, and to analyze the issues of territorial cohesion within a systemic logic or network.

Finally, it was investigated how cruise tourism as a consumer activity could be related to the contemporary city

Keywords - Sustainability, Tourism, Cruises, Urbanism, Tagus, Lisbon



## **1. Introdução**

### **1.1.1 Objectivo**

O presente estudo revela-se de uma actualidade de facto pertinente, na medida em que cada vez mais se faz sentir um peso maior na economia nacional dos benefícios do turismo para a balança comercial portuguesa. “O turismo representa actualmente cerca de 11 % do PIB e emprega mais de 500 000 pessoas, tendo uma capacidade real de contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos Portugueses e para a progressão da coesão territorial e da identidade nacional, através da promoção do desenvolvimento sustentável em termos ambientais, económicos e sociais.” (DL191/2009 de 17 de Agosto)

No entanto também os efeitos do turismo se fazem sentir quer na pressão urbanística quer na mudança e aculturação da população de Lisboa, disso é exemplo a apropriação de espaço público para esplanadas ou mais ainda nos *franchising* de restauração que vão aparecendo por toda a cidade, como forma de dar resposta descaracterizada a um turismo crescente que não procura esse tipo de estabelecimentos.

O objectivo de qualquer estudo, por demais interessante que se apresente, deverá ter sempre uma conclusão que sirva de contributo para futuras investigações. Foi nessa perspectiva que se decidiu investigar algumas fontes como forma de alcançar essa meta.

A atitude de turista sempre existiu de uma forma mais ou menos perceptível ao longo da história humana e Lisboa não foi excepção, com um canal de acesso privilegiado, “Porque o rio é, desde a Idade Média (ou desde sempre) a via real da cidade, a sua possibilidade maior de comunicação” (França, 1980), sempre foi além de um porto de partida também um porto de chegada ou de passagem, quer de bens consumíveis quer de bens culturais.

Por outro lado, a cidade de Lisboa tem tido ao longo dos tempos um posicionamento geográfico distinto em relação aos centros de poder político mundiais, e mais concretamente europeus, esse posicionamento tem divergido entre o epicentro económico, com os Descobrimentos, à marginalização no tempo da romanização ou na actualidade com o desenvolvimento dos países do leste e com a abertura e liberalização desses mercados. Assim, esta oscilação de protagonismo tem tido alguns efeitos quer a nível do património cultural ou artístico quer a nível económico.

Assim, temos uma herança cultural de grande peso, não só ligada ao mar e ao rio mas muito relacionada com eles, que se soubermos preservar, se poderá manifestar como uma mais-valia económica através do turismo. As cidades portuárias são repletas de imagens e imaginários, patrimónios materiais e imateriais próprios (Mathé, 1997)



“As actividades ligadas ao turismo são disso um bom exemplo; por mostrarem como as questões ligadas ao património, natural e edificado, e à qualidade ambiental e das paisagens, se transformaram em factores produtivos e razão de ser da sua existência.” (Fadigas, 2007)

Todavia, numa época em que a sustentabilidade é um dos novos paradigmas no dinamismo das cidades, Lisboa não pode deixar de atender e mesmo favorecer esta atitude que aos poucos se deverá entranhar na cultura contemporânea.

Deste modo, o turismo sustentável é, ou deverá vir a ser, a forma mais consciente de desenvolvimento para aqueles que fazem deste sector, um dos principais motores de crescimento nacional.

De acordo com as recomendações da Organização Mundial do Turismo (UNWTO, 2007), o termo «viagem» (*travel*), designa a deslocação de pessoas entre localizações geográficas distintas, para qualquer fim e com qualquer duração<sup>1</sup>; mais restrito, o termo «turismo» (*tourism*) compreende apenas alguns tipos de deslocações, sendo definido como: a actividade de pessoas que se deslocam para lugares diferentes da sua residência habitual, e que ali permanecem por um período não superior a um ano, tendo por motivo principal o lazer, negócios, ou outros (excluindo-se o exercício de actividades remuneradas no local visitado)<sup>2</sup>.

No entanto, as definições da OMT não são muito apelativas no contexto de uma abordagem científica/urbanística porque apenas definem a perspectiva de quem procura (o produto e seus consumidores) e não mencionam a perspectiva de quem oferece ou é visitado, ignorando o lado da “oferta” (das empresas e instituições produtoras); bem como, as várias esferas de regulação e os múltiplos níveis de interacção entre actores sociais envolvidos na actividade (Cornelissen, 2005).

As diversas implicações urbanísticas têm sido postas de lado destas abordagens, definindo o turismo como um acto de consumo isolado das implicações formais que trás à cidade enquanto oferta de espaço urbano com as suas diferenças e características culturais que o tornam diferente,

---

<sup>1</sup> Dentro do mesmo país ou região, são viagens domésticas; e, se envolvem mais do que um país, são viagens internacionais. Aqueles que viajam são designados viajantes (*travelers*).

<sup>2</sup> Os indivíduos que fazem viagens de turismo são designados como «visitantes» (*visitors*), que se subdividem em duas categorias: os «turistas» (*tourists or overnight visitors*), que são os que permanecem pelo menos uma noite, em alojamento público ou privado, no local visitado; e os «excursionistas» (*excursionists or same-day visitors*), cuja viagem não inclui pernoita. Apesar de ser aparentemente uma questão semântica, esta distinção interfere nos resultados estatísticos, uma vez que os “turistas” de cruzeiro são tratados como excursionistas e não como turistas, razão provável e pela qual tem sido descorada, em termos económicos, esta actividade turística, de enorme impacto na cidade.

mas ao mesmo tempo com algumas características que se podem considerar idênticas do ponto de vista analítico. Não se tem verificado uma relação directa entre os indicadores e a forma.

### 1.1.2. Motivações e Interrogações Iniciais

O tema desta dissertação surge como facto do autor desde sempre viver com a presença do rio Tejo de uma forma muito próxima, tendo crescido com vista para o rio e sempre que mudou de residência ter mantido essa proximidade com o rio; (Bernardo Soares dizia que “o Tejo é a nossa única testemunha”) por outro lado sempre achou que Lisboa, apesar de o seu “mundo” estar virado para o Tejo, estava de costas viradas para o rio.

Desde a Idade Média foi um facto adquirido, que o rio era extremamente poluído, factor que fez ao longo dos séculos, e àqueles que podiam, fixar as suas residências no alto das colinas como forma de se protegerem das insalubres e fétidas margens.

Outro factor que influenciou a escolha do tema, foi a atribuição do *World Travel Awards 2009* na categoria de melhor destino Europeu de cruzeiros em Outubro de 2009 e assim verificar a existência, num ano de crise, de um factor de desenvolvimento.

Finalmente, a escolha do tema foi a assistência da disciplina optativa sobre Sustentabilidade do Planeamento e Gestão do Território do 2º ciclo de mestrado integrado do curso, opção essa que de uma forma decisiva alterou a maneira de ver e projectar, com a criação de uma capacidade crítica em relação a estas questões até então vista de ânimo leve.

## 1.2. Metodologia

A abordagem efectuada neste trabalho, é de natureza exploratória e tendencialmente panorâmica, procurando cobrir várias escalas, níveis de actuação e intervenientes.

Foi o trabalho organizado em várias fases como forma de atingir os objectivos propostos e traçou-se uma serie de etapas a realizar, como forma geral de abordagem ao tema:

- Na primeira fase:
  - Pesquisa na bibliografia existente na biblioteca da APL
  - Pesquisa bibliográfica geral de arquitectura e urbanismo.
  - Pesquisa de informação específica junto dos operadores turísticos, internet e revistas sempre focalizado ao tema.

- Na segunda fase:

Do processo de investigação bibliográfico sai um enquadramento histórico do desenvolvimento urbano de Lisboa e do próprio rio, do paralelismo desta relação, nem sempre concertada, bem como da relação entre os dois ao longo da história.

Pela necessidade de definir espacialmente a área onde recai o estudo, opta-se pela escolha de uma das gravuras existentes sobre a Cidade de Lisboa, com o cuidado de privilegiar a relação entre os dois sujeitos, da relação sustentável entre Lisboa e o rio com aproveitamento para o turismo.

- Na terceira fase:

Abordou-se os casos de estudo de outras cidades com características idênticas, de forma a retirar os contributos de outras experiências já demonstradas. Esta fase foi de especial relevância pois teve um factor crítico bastante marcado, influenciando de forma profunda os objectivos traçados.

- Por fim:

A investigação e a aplicação dos conceitos retirados da bibliografia, consistiu da análise e comentário bibliográfico, conseguido pela leitura de trabalhos académicos, de livros, artigos de imprensa e informação divulgada através da internet, referenciando e complementando os casos de estudo escolhidos relacionados com o tema proposto.

Aplicar à investigação a análise da forma como as opções urbanísticas têm sido tomadas e relacionar o fenómeno do turismo de cruzeiros e a sua relação com a cidade pós-industrial e o seu sistema em rede, assim como analisar as questões de coesão territorial dentro de uma lógica sistémica ou em rede.

Verificar como o turismo de cruzeiro enquanto actividade de consumo se pode relacionar com a cidade contemporânea.

### 1.3. Conteúdo

Considerando, as trinta e cinco maiores áreas metropolitanas mundiais, aproximadamente um terço das suas capitais são cidades portuárias. Ao longo do tempo, as cidades portuárias têm tido um lugar central dentro dos territórios nacionais em que estão inseridas. O caso de Lisboa não foi excepção e marcou todo o percurso de desenvolvimento nacional quer pelas actividades daí resultantes quer pela capacidade que sustentaram.

“No sentido de responder a situações várias de obsolescência e de renovação” as áreas portuárias foram sucessivamente sujeitas a reordenamentos, aproveitando as potencialidades quer ao nível da consolidação enquanto tecido urbano quer na abertura à “inovação social e tecnológica”, dado que, sítios de carácter diversificado tanto a nível das actividades económicas como culturais, turísticas, ambientais e lúdicas, os portos formam uma matriz identitária das cidades que os possuem. (Ferreira; Castro, 1999)

Porém, os portos marítimos, sempre foram fronteiras e trazem por isso, uma carga de segurança e controle próprio das actividades aduaneiras, apetrechando-se ao longo do tempo com mecanismos de defesa e controle militar ou policial, fiscal e sanitário, Muitos têm fortificações, com o objectivo de minimizar riscos de invasão de corsários ou outros visitantes menos desejados.

No entanto, e apesar de por definição ser um sítio sob observação sempre teve e fez parte do imaginário uma certa perigosidade inerente aos portos quer pelo desconhecido, quer pelo tipo de frequentadores, (marinheiros, estivadores, prostitutas, contrabandistas, etc.), ou pelas doenças importadas.

Se por um lado foi importante para o desenvolvimento da cidade, as zonas portuárias pelo seu carácter próprio de zonas de alfândega, industrial e de armazéns, segregaram-se criando assim guetos junto dos aglomerados urbanos a elas associadas.

A actividade portuária, presentemente, já não se caracteriza por uma unidade espacial, mas antes, por uma dispersão pelo território ribeirinho em diversas realidades consoante as características sectoriais, de cada actividade e suas necessidades logísticas. Se é possível pensar-se na criação de portos ao largo para mercadorias, como por exemplo no Japão onde se construíram ilhas artificiais para a função portuária em exclusivo, com transfe para as mercadorias para o interior do território, a actividade dos cruzeiros turísticos não se encontra aberta a estes transferes de passageiros por razões óbvias.

Como refere *Fabre* (1992), é na interface urbano que se articulam as diversas escalas, e as múltiplas relações, em torno da economia portuária. A centralidade e importância económica dos

portos tornam difíceis e delicadas as operações de reconversão e reestruturação, pelos interesses e actores em jogo.

No que respeita ao turismo e lazer, os referentes identitários e patrimoniais nas cidades portuárias são partilhados pelas administrações locais e pelas autoridades portuárias. As oportunidades turísticas constituem, pois, uma potencial via de (re) aproximação e diálogo entre cidades e portos (Castejon, 2004).

No contexto urbanístico o turismo tem vindo a ser encarado como uma actividade de consumo, tendo um peso considerável na oferta motivado pela procura. Na sociedade contemporânea a procura turística é motivada pela excepção, pelos valores tangíveis do lugar, sendo por isso um grave erro recorrer à globalização como forma de modernizar espaços urbanos com fins turísticos.

Não obstante a consciência de necessidade de planear a cidade de forma a esta poder responder de uma forma positiva às expectativas dos que a procuram com objectivos turísticos, a verdade é que se tem ficado pela realização de actos isolados, sem dúvida importantes, mas com falta de visão panorâmica e essencialmente sem sobreposição de níveis de uso da cidade.

No plano político já é consensual o discurso da necessidade de concertação entre os diversos intervenientes e da necessidade da adopção de estratégias conjuntas para a viabilização de um desenvolvimento sustentável das cidades portuárias. É neste contexto que se revêem as actividades turísticas das cidades portuárias, destacando-se os barcos de cruzeiro, muitos dos quais se apresentam como gigantescos hotéis/*resorts* flutuantes, que transformam a paisagem dos portos onde atracam (Castejon:2004).

A inclusão de Lisboa no itinerário dos navios de cruzeiro revela-se cada vez mais importante para o sucesso do mesmo. (Turismo de Lisboa, nº69, Janeiro 2009)

Os “Óscares do Turismo” foram criados em 1993 e distinguem a excelência da indústria de Viagens e Turismo à escala global, promovendo os melhores destinos e serviços. (Turismo de Lisboa, nº71, Novembro 2009)

A eleição para os World Travel Awards é feita anualmente, através de votação online, por milhares de profissionais do sector à escala mundial. Este ano foram registados mais de 183 mil votos, oriundos de 160 países.

Ao distinguir Lisboa como o Melhor Destino de Cruzeiros no âmbito dos “Óscares do Turismo”, substitui Copenhaga, que conquistou o tão desejado galardão no ano anterior.

Entre Janeiro e Julho de 2009 passaram 463 mil passageiros de cruzeiros pelos portos portugueses, 194.630 dos quais estiveram em Lisboa.

Este número equivale a um crescimento de 5,4% relativamente ao período homólogo do ano anterior, sendo que o mercado de cruzeiros gera um movimento de cinco milhões de passageiros na Europa.

Os WTA confirmaram, uma vez mais, o sucesso registado de uma forma crescente de Lisboa como um dos mais apreciados destinos turísticos do mundo, visitado anualmente por 2,5 milhões de turistas, de entre as diversas formas de turismo.

A cidade de Lisboa foi nomeada para os prémios de turismo “World Travel Awards (WTA) 2010” na categoria de Melhor Destino do Mundo, Melhor Destino de Cruzeiro e Melhor Porto de Cruzeiro e ainda Melhor Destino para City Break tal como anunciou o Turismo de Lisboa.

Tendo sido galardoada com apenas o prémio Melhor Destino para City Break 2010, pelo segundo ano consecutivo (2009 e 2010) e tendo perdido os prémios para Copenhaga de Melhor Destino 2010 e Melhor Porto de Cruzeiros 2010.

As cidades eleitas da 17ª edição da gala de prémios de turismo foram conhecidas a 10 de Novembro, em Londres.

Assim mais uma vez o porto de Lisboa esteve em destaque nos media por se encontrar entre os nomeados. Este tipo de concursos não acrescenta valor aos sítios nomeados mas promove e publicita as cidades e portos que vão a concurso, tendo inevitavelmente um impacto positivo na formação, à escala global, da opinião do público alvo deste tipo de actividade turística (Fig.1)



Fig.1 Fonte: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lisbon\\_in\\_1572.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lisbon_in_1572.jpg)

## 1.4. Estado da Arte

O conceito “centro histórico” é relativamente recente, no entanto por diversas vezes empiricamente foi assimilado como lugar historicamente central. No caso de Lisboa esse centro foi desde o início do séc. XVI a margem do rio, transportando toda a monumentalidade maior ou menor (conforme as épocas) para as suas margens no entanto devido às características físicas de Lisboa esta sempre teve um carácter cénico, vários foram os cronistas e narradores de viagens que ao longo da história descreveram a cidade de Lisboa e as suas margens.

Lisboa destacou-se como cidade portuária (sec. XII), tendo o mar como base económica (comercio e pesca) cresceu ainda mais devido ao facto de ser capital de um Império Ultramarino. Cresce, de tal forma desmesuradamente em relação à sua área de influência, em relação ao território nacional, mas não em relação à magnitude do sistema de cidades que encabeça como capital (sec. XVI) (Salvador, Rio de Janeiro, São Paulo, Luanda, Lourenço Marques). (Gaspar, 2003)

Muitos foram os autores que narraram as visitas a Lisboa ao longo dos séculos, muitos nacionais mas também muitos estrangeiros. Nestas narrações podemos avaliar alguns juízos de valor acerca do que se apreciava quer a nível estético à época, quer a nível civilizacional.

José-Augusto França em “Lisboa: Urbanismo e Arquitectura” (1980, p 39) afirma “Porque o rio é, desde a Idade Média (ou desde sempre) a via real da cidade, a sua possibilidade maior de comunicação”

José Manuel Fernandes em “Lisboa – Arquitectura & Património” (1989, p13) “É que para «estar com o Tejo» de novo hoje, não pode só ser ir lá no fim de semana ver a esquadra da NATO, jogar à bola na relva, visitar o museu e comer os pastéis de Belém; têm que criar-se outras actividades que atraiam e impliquem maior permanência (...)” propondo possibilidades de desenvolvimento urbano e funcional para a cidade de Lisboa.

Nuno Portas em “Cidades e Frentes de Água” (1998) e mostra como algumas cidades com frente de água realizaram projectos inovadores de revitalização.

Joan Busquets em “Barcelona, *La Construcción Urbanística de una Ciudad Compacta*” (2004) mostra como algumas das intervenções realizadas na cidade de Barcelona foram fundamentais para o sucesso da imagem da cidade.

“O turismo é actualmente um dos maiores sectores da actividade económica em termos mundiais, sendo a sua expressão em termos sociais, políticos e ambientais igualmente uma realidade inquestionável. Contudo, para que este sector venha a crescer no futuro de uma forma

economicamente rentável, social e ambientalmente sustentável, e de uma forma inovadora e competitiva, torna-se fundamental que o seu desenvolvimento seja estruturado dentro de um quadro de opções técnico-científicas devidamente fundamentadas.”<sup>3</sup>

“O desenvolvimento que procura satisfazer as necessidades da geração actual, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades, significa possibilitar que as pessoas, agora e no futuro, atinjam um nível satisfatório de desenvolvimento social e económico e de realização humana e cultural, fazendo, ao mesmo tempo, um uso razoável dos recursos da terra e preservando as espécies e os habitats naturais.” *Our Common Future*, Oxford University Press, Oxford 1987 (Relatório Brundtland), esta nova vaga de conceitos, temporalmente muito recentes vem transformar a mentalidade das sociedades e a consciência ambiental destes conceitos em muito contribuiu para a mudança de atitudes e para uma nova forma de salvaguardar o desenvolvimento, criando assim uma visão obrigatoriamente global e já não apenas segmentada como até então vinha a acontecer.

O turismo é uma actividade económica de grande importância para a economia nacional sendo o valor gerado por esta actividade um dos mais importantes para o PIB, com tendência a aumentar progressivamente. A recorrente menção ao turismo sustentável, no documento Estratégia Nacional do Desenvolvimento Sustentável denota uma crescente preocupação dos órgãos decisores do estado com estas problemáticas. A “Intensificação dos fluxos de turismo resultantes da procura de espaços residenciais em localizações com clima ameno, qualidade ambiental e paisagística, condições de segurança e bons serviços de saúde por parte de sectores com elevado poder de compra da população europeia.” É-nos proposto como uma das formas de aplicação do modelo de desenvolvimento sustentável para o território Nacional. (ENDS, 2007)

As tipologias turísticas nas últimas décadas têm tentado acompanhar o desenvolvimento e a massificação do sector como forma de responder por um lado à diversidade de motivações, e ao mesmo tempo às exigências colocadas pela procura.

No caso do turismo de cruzeiros muito se tem verificado na evolução da oferta sendo a tendência de diversificar a oferta para permitir a polarização do navio no entanto em terra pouco tem sido o investimento quer do ponto de vista do aproveitamento económico do fluxo de passageiros quer o envolvimento das entidades políticas e administrativas do poder local, no caso específico de

---

<sup>3</sup> Apresentação da conferencia invtur 2010 sobre investigação em turismo realizado pela Universidade de Aveiro em Março de 2010 disponível em: <http://www.ua.pt/event/invtur2010/>.



Lisboa pouco se tem feito até à data para modernizar e acompanhar o aumento gradual que se tem verificado neste nicho de turismo.

Actualmente, face a novas e maiores exigências ambientais e de ordenamento, as perspectivas de crescimento do turismo e do lazer, suscitam preocupações ao nível dos impactos socioculturais e territoriais, estando na ordem do dia a procura das soluções de reequilíbrio e requalificação dos imensos espaços transformados, bem como a elaboração de novas referências que enquadrem o crescimento previsível e verificado, tendo por objectivos uma utilização mais racional dos recursos e um desenvolvimento sustentável desejável. (Lebre, 1998)

Neste contexto, há que ajustar conceitos, clarificar processos territoriais ligados ao turismo, diferenciando as estratégias dos agentes turísticos assim como proceder a uma profunda reformulação do quadro conceptual e normativo do ordenamento do território e do planeamento urbanístico que tenha em conta a crescente importância deste sector e das suas especificidades territoriais. (Lebre, 1998)



Fig.2 Alegoria de Lisboa e do Tejo, do pintor José Rodrigues (Paços do Concelho)  
Fonte: <http://www.facebook.com/pages/Lisboa-SOS/171824212859134#!/photo.php?fbid=194694973905391&set=pu.171824212859134&type=1&theater>

## 2. Lisboa e o Rio

### 2.1. Evolução Histórica:

#### 2.1.1 Lisboa do seu início à conquista (1147)

“Lisboa nasceu do rio, do largo estuário do Tejo que nos princípios do Quaternário se sabe estar unido ao Sado na grande «depressão hispano-lusitana» na qual emergia como ilha a serra da Arrábida. Do Paleolítico em diante, já há muito definida a península fronteira, o sitio futuro de Lisboa teve habitantes que deixaram vestígios de instrumentos e objectos de industria no solo arqueológico – e logo pelo monte cimeiro do estuário, a poente, uma das sete colinas que algo confusamente se nomeariam no século XVII” (França, 1989, p9)

Diversos foram os povos que a ocuparam e conquistaram ao longo dos tempos até à reconquista por Afonso Henriques. Além da presença de *Pithecantropos* ou *Homo Erectus* do período Paleolítico em toda a Estremadura e bacia do Tejo, com a chegada do Paleolítico Superior há uns

40 000 anos o grupo Homo Sapiens entrou na Europa e também aqui chegou, matando, expulsando ou absorvendo os indígenas. Mais tarde nos períodos Mesolítico e Neolítico são encontrados vestígios na bacia do Tejo, tendo já estes homens uma estrutura mais perto da estrutura média do povo ibérico ou mediterrâneo da actualidade; estatura baixa, morena e embora a maioria apresente indivíduos do tipo *dolicocéfalos*, alguns ainda são do tipo *branquicéfalos* possivelmente descendentes do homem de *Cro-Magnon* mas com estrutura física em tudo idêntica aos primeiros. (Marques, 1985)

O chamado período Bronze III viu a chegada dos primeiros povos Indo-Europeus, os chamados pré-Celtas ou *Lígyres* e o final da idade do Bronze e com o início da Idade do Ferro, vieram os Celtas e os Iberos assim como os povos marítimos, os muito civilizados Fenícios, Gregos, posteriormente os Cartagineses e por fim os Romanos, quando se passou a chamar *Olisipo* ou *Olisipone* e mais tarde *Felicitas Júlia*, em homenagem a Júlio César. Seguidamente vieram os povos bárbaros e foi tomada pelos Alanos e depois destes pelos Visigodos e os Suevos numa fase final já convertida ao cristianismo, e por fim os Muçulmanos, tanto árabes como berberes que adulteraram a *Olisipone* em *Achbuna*, ou *Lixbuna* no falar local. (Marques, 1985; França, 1989)

Sempre foram reconhecidos encantos a Lisboa, mesmo nas épocas mais recônditas, não merecendo grande crédito, presentemente, para os historiadores a lenda adoptada por Damião de Góis, e de persistente memória, da fundação pelo herói grego Ulisses a que os romanos tanto noticiaram por razões mais políticas do que por averiguações históricas, estando no entanto apesar de não ser consensual mais de acordo a maioria da sua origem fenícia e na sua original denominação "*Allis Ubbo*", a "enseada amena" que uma vez mais vem confirmar a ideia de território escolhido pela sua morfologia física e pelo clima. A verdade é que por estas razões ou outras, Lisboa foi um dos lugares mais produtivos, mais aprazíveis e mais concorridos da península Ibérica durante toda a Antiguidade.

### 2.1.2 Lisboa até ao Renascimento

Aquando da conquista por D. Afonso Henriques (1147), Lisboa já era uma cidade de dimensões e desenvolvimento consideráveis, segundo as descrições do cruzado *Osberno* e confirmada por *Arnulfo*.

"Ao tempo que a ela chegamos, era o mais opulento centro comercial de toda a África e duma grande parte da Europa. (...) Até nas praças vicejam os pastos. (...) Á nossa chegada tinha a cidade sessenta mil famílias que pagavam tributos" ("*in Carta de Osberno*" Castilho, 1936)

Este texto quase jornalístico mostra-nos de forma precisa a opulência e qualidade de vida (para os padrões da época) do gosto que era chegar a Lisboa vindo de norte e entrar no calmo e fértil estuário do Tejo.

Com o crescimento da cidade, constituída como capital do reino de Portugal (1256), Lisboa desenvolveu-se consideravelmente, de tal forma, que foram alargadas as muralhas sucessivamente para poder nela alojar as populações que a ela concorriam na procura dos campos férteis, do peixe abundante, do comércio fácil e do clima ameno.

Com o desenvolvimento da corte, em primeiro lugar e com as riquezas originadas pelos descobrimentos portugueses, muitas foram as melhorias que uma vez mais tornaram Lisboa numa das mais apetecíveis cidades mundiais, quer pelo comércio quer pela abundância e prosperidade. (O. Marques, 1985)

Com a entrada do século XVI, Lisboa modificou profundamente a sua estrutura urbana, física e simbolicamente, com a instalação da corte junto ao rio num novo paço real rapidamente construído sobre os armazéns da Mina e da Índia, saindo pela primeira vez a corte para fora de muros o que veio dar maior ênfase ao rio e a toda a vida em volta dele, alterando significativamente a vida da cidade e polarizando a vida em volta de duas praças (o Rocio e o Terreiro do Paço). (França, 1989)

Em meados do século XVI, Lisboa é uma «grande metrópole à escala europeia» No entanto muitos foram os viajantes que tiveram uma visão mais negativa de Lisboa, narrando uma cidade pobre em arrojo arquitectónico, provinciana, sem qualidade de vida e sem estética, Francisco de Holanda lamenta que a Lisboa «falecessem» monumentos condignos, com excepção da casa ribeirinha dos Bicos ao gosto italianizante. Em 1580 dois embaixadores de Veneza consideravam que «todas as casas dos Senhores, mesmo as maiores, eram construídas com pouca regularidade» e sem «carácter arquitectónico» (O.Marques, 1985) (Fig.3)



Fig.3

Gravura da cidade de Lisboa; Georg Braun e Franz Hogenberg; cerca de 1572.  
Fonte: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lisbon\\_in\\_1572.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lisbon_in_1572.jpg)



Foi sob a dinastia Filipina que o Paço Real da Ribeira e o Terreiro do Paço se adaptaram e foram ampliados ao gosto europeu italianizado e já barroco no encalce do que se passava em Madrid com a construção da capital dos Reinos Unidos da Ibéria.

Cervantes, que conheceu Lisboa, colocou na boca de um grumete de certo navio espanhol que se aproximava da barra do Tejo, numa tranquila manhã de sol, estas curiosas palavras: «*tierra, tierra, aunque mejor diría cielo, cielo, porque sin duda estamos en el pareje de la famosa Lisboa*»<sup>4</sup>. Esta admiração exaltada de *Cervantes*, onde temos de reconhecer um certo exagero era todavia justificada, em grande parte, pelas belezas naturais e por algumas vantagens que a Lisboa de Seiscentos oferecia aos que a visitavam e a todos que nela viviam, mercê das suas excelentes condições geográficas. (Castelo-Branco, 1969)

Cosme de Medicis que esteve em Lisboa em 1669 trazendo consigo alguns elementos da sua corte, tendo vários deles descrito praticamente tudo o que merecia a atenção na cidade assim como seus costumes. Esta viagem do príncipe da Toscana a Portugal ficou registada de várias formas, com aquarelas e descrições em diários de viagem pelo sequito do referido príncipe. Tendo sido bastante positivas as observações realizadas.

Outros viajantes que passaram por Lisboa foram Francisco de Monçon em 1571 e que faz uma descrição da cidade de uma forma positiva; Siro de Ulperni que se intitula de “o forasteiro admirado” tal não é o seu espanto com as maravilhas de Lisboa; ou um grande conjunto de ingleses no século XVIII ou de franceses no século XIX sendo sempre unânimes nas observações positivas sobre a cidade, os seus costumes e os seus principais monumentos.

“Sobre sete montes, como a cidade de Roma, nas ribeiras do Rio Tejo se ostenta a nobilíssima corte e cidade de Lisboa, empório de ambos os mundos, a maior, e mais formosa de povoação de toda a Espanha, e grande entre as maiores de todo o universo. Dilatasse por duas léguas de frente à maneira de anfiteatro com soberbíssimos edifícios, girando sua circunferência até perto de cinco léguas, em cuja distância se vê a cada passo competir com a natureza com a arte na excelência de suas fábricas” (Freire, 1755)

### 2.1.3 Lisboa até ao séc. XIX

Com o terramoto, o incêndio e o maremoto a ele associados em 1755, Lisboa e a margem do Tejo mudaram.

---

<sup>4</sup> *Los Trabajos de Persiles Y Segismunda*, in *Obras*, 427. Este conto foi escrito pouco antes de 1616, a sua dedicatória está datada de Abril desse ano.

Foram anos de reconstruções infundáveis, de estaleiros de obra a que o novo traçado obrigou e assim mais uma vez renasceu uma nova frente de água que lhe tornou a dar uma nova fisionomia, mais cuidada em alguns casos, noutros nem tanto.

Foram aparecendo novos pólos de desenvolvimento inerentes à nova expansão da cidade que rapidamente se foram ligando, tornando a originar um desenvolvimento linear à margem do rio. No entanto a totalidade das obras a que Pombal se propunha a fazer, ficaram inacabadas com o afastamento do Marquês após a morte D. José que o patrocinava e com a subida ao trono de D. Maria I muito ficou por concluir, na cidade.

Os espaços não intervencionados nas margens do rio permitiram que os particulares fizessem o que bem entendiam com os seus terrenos, não existindo mais um plano para a cidade, como consequência, à medida das necessidades, foi-se construindo sem grandes preocupações urbanísticas.

Com aumento da actividade marítima e com o aumento da capacidade de carga dos próprios navios, que entretanto o avanço tecnológico permitiu aumentar, Lisboa viu necessidade de se adaptar a estas novas realidades.

Portugal sofreu uma industrialização tímida e tardia, no entanto, esta estava definitivamente ligada ao comércio marítimo, fixou-se nas margens do Tejo, na área de Lisboa, tornando-o num grande estaleiro em toda a sua extensão. Desde logo, a indústria expandiu-se tanto para montante como para jusante do centro da cidade, foi nesta época que se realizaram as obras de consolidação da margem norte do Tejo por empreitada a concurso e que levou mais de vinte anos até estar concluída (Barata, 1996). Sendo assim, toda a margem passou então a ser ocupada por armazéns, fabricas, estaleiros navais e demais construções relacionadas com o comércio, com a indústria e com a marinha, inviabilizando o usufruto das margens já tão democratizadas. Desde a rainha à varina toda a população de Lisboa se habituara a usufruir de passeios à beira rio, como forma de lazer (Castilho, 1893)

“A indústria não é, necessariamente uma actividade característica da cidade – definida em geografia mais pela proeminência do sector terciário – embora o aparecimento de aglomerações muito grandes que conhecemos esteja ligado à emergência do modo de produção fabril. (...) Grande Parte das indústrias do período pré-industrial localizavam-se perto dos cursos de água” (Salgueiro, 1992) quer pela facilidade de escoamento de produtos quer pela maior facilidade de acesso a matérias-primas ou combustível (carvão). (Fig.4)



Fig.4

Fonte: <http://www.facebook.com/#!/PORTODELISBOA?v=photos>

No início da era industrial o carvão mineral era por excelência o combustível mais utilizado e uma vez que ainda não existiam vias de comunicação ferroviárias ou outras, o mesmo tinha de ser transportado por via marítima ou fluvial, em Lisboa, tal como nas restantes cidades em processo de industrialização também o rio serviu de canal de ligação com o resto do mundo.

Esta necessidade de estar junto de um canal de circulação e na ausência de outros que fizessem esta função originou um desenvolvimento linear nas margens do Tejo e assim se foi apoderando das suas margens de uma forma quase total sendo deste período um novo corte da cidade com o rio. As margens eram ocupadas de uma forma ininterrupta e extensa pelas actividades industriais. (Fig.5)



Fig.5

Fonte: <http://www.facebook.com/#!/PORTODELISBOA?v=photos>

#### 2.1.4 Lisboa até à actualidade

Com o entrar do século XX o rio aumentou o seu movimento, quer com o aumento do tráfego marítimo de cargas, quer com o aumento do tráfego de barcos de passageiros, tanto de carreira como de turismo.

Data de 1904 o início dos cruzeiros com escala em Lisboa, várias foram as companhias que utilizavam a cidade como ponto de paragem obrigatória, com excepção do período das duas grandes guerras mundiais, sempre foi muito concorrido o porto de Lisboa com um aumento sempre crescente de passageiros, das mais diversas nacionalidades.

Após um período de estagnação nacional durante a Primeira República e que durou até à II Guerra Mundial, altura em que o Estado Novo aproveitou o carácter de neutralidade para desenvolver industrial e economicamente o país, lucrando com o comércio de guerra que foi desde as conservas até ao armamento e ao volfrâmio. Toda esta actividade centrou-se no estuário do Tejo tirando partido da acessibilidade que o rio oferecia para o transporte marítimo. (George e Morgado, in *La Explosion de la Ciudad*, 2007)

A «contentorização» foi uma realidade que foi tomando conta de quase todo o espaço disponível, no entanto na segunda metade do século XX, vários factores, como o crescimento e diversificação da distribuição ligados ao aumento de produção, à internacionalização das economias ou a evolução tecnológica na actividade marítima, originaram transformações significativas em muitos portos mundiais (Barata, 1996)



Brian Hoyle (1996) sistematiza os portos e as relações porto/cidade em cinco fases:

- Porto primitivo (*primitive cityport*): período antigo-medieval até ao século XIX; caracterizado pela interdependência espacial e funcional entre cidade e o porto.
- Expansão portuária (*expanding cityport*): entre o século XIX e o início do século XX; o rápido crescimento comercial e industrial faz o porto crescer para além dos limites da cidade com especialização de indústrias anexas e com cais lineares.
- Porto industrial moderno (*modern industrial cityport*): meados do século XX; o crescimento industrial, aliado à expansão petrolífera com necessidades de novos meios para recepção e acondicionamento de combustíveis, e a introdução *ro-ro*<sup>5</sup>, exigindo mais espaço e maior distancia entre algumas actividades portuárias e a própria cidade até por questões de segurança.
- Retirada da frente de água (*retreat from the waterfront*): nos anos 60-80; transformações nas tecnologias marítimas aumentam o desenvolvimento de áreas marítimo-industriais afastadas das cidades e dos núcleos que lhe deram origem.
- Reconversão da frente de água (*redevelopment of the waterfront*): anos 70-90; os portos modernos requerem águas mais profundas e necessitam de mais espaço em terra razão essencial porque se vão instalar em áreas com mais disponibilidade de espaço, razão porque vão libertando os espaços anteriormente ocupados por actividades portuárias e que foram objecto de renovações urbanas.

Todo este processo de alteração tecnológica que de uma forma geral foi vista como extremamente positiva para as economias locais e global, nem sempre assim foi, uma vez que provocou crises urbanas significativas, com reflexo a nível do emprego, com aumento do desemprego, nos bairros mais dependentes dos portos, exclusão e degradação social, alterações demográficas, com perda de população, ou ainda fenómenos de gentrificação. (Fabre, 1992; Hayot, 1992)

O carácter único e a atmosfera tradicional que as “gentes do mar” conferiam às frentes de água, mudou radicalmente até à “era da contentorização”<sup>6</sup>, em meados dos anos 60, os navios

---

<sup>5</sup> *Ro-Ro*: abreviatura de *Rool In – Rool Off*. Designação associada ao grupo de navios com grandes conveses, aptos para transporte automóvel. Incluem-se nesta categoria ferryboats assim como grandes *car carriers*. Fonte: <http://www.transportes-xxi.net/tmaritimo/dicionario>

<sup>6</sup> A contentorização é um fenómeno recente, que aliou a modernização dos meios de acondicionamento de mercadorias (paletização) com com a alteração das características do trabalho portuário. No nosso país, data de 1970, tendo-se criado na altura o primeiro terminal destas características da Península Ibérica, em Santa Apolónia. Esta iniciativa foi logo seguida da crise petrolífera e do início da falência do modelo industrial. (Barata, 1996)

permaneciam nos portos por uma semana ou mais, permitindo que tripulações desembarcadas estivessem em terra períodos consideráveis. Actualmente as tripulações foram drasticamente reduzidas<sup>7</sup> dos navios porta-contentores ou mesmo dos petroleiros, fazem escala em muito menos portos e por muito menos tempo do que para os convencionais navios de carga – as antigas escalas de vários dias, ou mesmo semanas passaram a paragens curtas de apenas algumas horas. Muita da vida nocturna, que nas cidades portuárias existia associada às tripulações e aos passageiros marítimos, perdeu a clientela original. (Hayuth, 1994) (Fig.6)



Fig.6

Fonte: <http://www.facebook.com/#!/PORTODELISBOA?v=photos>

Durante a II Guerra Mundial, Portugal foi um ponto de fuga de milhares de exilados que utilizavam Lisboa como local de passagem para as Américas. Ao mesmo tempo, Portugal era uma potência ultramarina e tinha carreiras regulares com as suas colónias, o que tornou necessária a construção de estruturas de ancoragem e de recepção desses barcos de passageiros, terminais de qualidade que fizessem jus à procura e aumento de tráfego. Inicialmente foi pensado um grande cais central que tornasse próximo do centro da cidade todos os passageiros que nesses cruzeiros se deslocavam diariamente a Lisboa. Na impossibilidade deste intento foram criados três cais que quase oitenta anos depois ainda continuam em funções, estando no entanto largamente obsoletos para o fim a que se destinam. (Fig.7)

---

<sup>7</sup> A partir dos anos 70 com o novo design dos navios e com o avanço da tecnologia, como a automatização das salas de máquinas ou o avanço nos sistemas de informação e pilotagem e de comunicações onde antigamente existiam cerca de 40 tripulantes por navio de marinha mercante, hoje em dia chegam a existir navios com apenas 6 tripulantes, mesmo para os de maior tonelagem. (Chadwin et al, 1990)

O primeiro vapor a entrar pela barra de Lisboa foi o Conde de Palmela em 1820, muitos foram os navios de passageiros que o seguiram desde então, ao longo da história. Nessa época ainda o turismo não fazia parte do imaginário popular, hoje os lisboetas contemplam com alguma inveja os paquetes de cruzeiro que diariamente desfilam na sua cidade desejando também eles embarcar nessas cidades de sonho. Cidades flutuantes que no século XIX tanto inspiraram Júlio Verne e que actualmente atraem mais de 12 milhões de passageiros que todos os anos embarcam para viagens de lazer. (Correia, 2007)



Fig.7

Fonte: <http://www.facebook.com/#!/PORTODELISBOA?v=photos>

Lisboa sempre esteve ligada à tradição de cruzeiros como escala privilegiada e porto de referência desde o início. A primeira viagem programada com as características que hoje se atribuem aos cruzeiros data de 1845, iniciativa do armador alemão *Robert Sloman* que promoveu uma volta ao mundo num dos seus veleiros com o objectivo único de proporcionar uma excursão aos seus passageiros, no entanto esta nunca se chegou a realizar. (Correia, 2007)

A companhia de navegação britânica *Peninsular & Oriental Steam Navigation Company* ainda hoje conhecida por *P&O*<sup>8</sup> iniciou uma carreira regular entre o Inglaterra e a Península Ibérica com a assinatura de um contrato com o estado inglês para o transporte regular do correio, este contrato permitiu-lhe sustentar os custos da operação das viagens permitindo arriscar o transporte de

---

<sup>8</sup> A ligação desta companhia a Portugal ainda hoje está presente nas cores azul e branca da bandeira da companhia, numa alusão à nossa bandeira nacional da época.

passageiros como forma de aumentar os lucros dessa operação, com o passar dos anos esta actividade passou para primeiro plano tal foi o sucesso que desde o início obteve. (Correia, 2007)

Até ao presente estão em funcionamento o cais de Alcântara, da Rocha Conde de Óbidos e de Santa Apolónia no entanto qualquer um deles não possui as condições necessárias a um grande porto de cruzeiros tendo-se verificado que estavam obsoletos abriu-se concurso para a construção de um novo porto de cruzeiros de Lisboa que respondesse às necessidades actuais, e que ao mesmo tempo, tivesse o efeito de pórtico de entrada, na cidade.

Esta opção e escolha foram controversas por diversos factores que serão abordados mais adiante no trabalho. Sendo sem duvida uma necessidade real teve inevitavelmente alguns obstáculos, razão principal porque ainda não se encontra concluída a sua construção

## 2.2. Evolução Turística:

### 2.2.1 A actividade turística ao longo da sua história

A compreensão do fenómeno turístico passa pelo entendimento “das forças que o originaram e o têm modelado” porque “enquanto facto de cultura e sociedade”, “ não pode ser dissociado do contexto histórico que o configura” (Henriques, 1996).

O turismo actualmente, “com as características formais e materiais que se lhe reconhecem actualmente (férias, infra-estruturas hoteleiras, serviços de apoio diversos...) e o valor simbólico e cultural que se lhe atribui – é um produto da sociedade moderna, capitalista e industrial (ou pós industrial). De facto foi nos últimos dois séculos que, lentamente se acumularam as condições (culturais, materiais e organizativas) que permitiram ao turismo conquistar a alargada base social que hoje o caracteriza e passar a participar efectivamente nas rotinas da vida familiar. Foi a nova ordem social, económica e cultural instaurada pela Revolução Industrial que possibilitou, em última análise, o desenvolvimento do turismo moderno” (Henriques, 1996).

Na sua origem, nos finais do século XVIII, o turismo era uma actividade apenas acessível a determinadas elites europeias mais especificamente da aristocracia inglesa e dos países da Europa do Norte, destinava-se a tomar conhecimento da cultura clássica *in loco*, a este périplo pelas principais capitais europeias chamava-se o *Grand Tour* e fazia parte integrante da formação dos filhos dos aristocratas e burgueses de então. Deste *Grand Tour* faziam parte a visita a Paris (obrigatoriamente) e a algumas cidades italianas como Roma, Veneza, Florença e Nápoles e ainda ou eventualmente a visita a outros países como Espanha ou Grécia (Lögfren, 1999)

A indústria do turismo, que movimenta por ano biliões de euros e que é formada por uma poderosa cadeia de empresas, surgiu de forma bastante prosaica. Tudo começou em 1841,

quando o comerciante inglês *Thomas Cook*, vendedor de bíblias, criou o primeiro pacote de viagens de que se tem notícia. Na época, a Inglaterra, a exemplo de outros países europeus, estava cada vez mais integrada por ferrovias, mas o sistema tarifário era complexo para o cidadão comum e havia pouca oferta hoteleira. Para ajudar os participantes de um encontro de combate ao alcoolismo que teriam de percorrer o trajecto de 17 quilómetros entre as cidades de *Leicester* e *Loughborough*, no centro de Inglaterra, *Thomas Cook* teve a ideia de alugar um comboio com tarifas reduzidas e organizar a viagem. Conseguiu reunir mais de 500 interessados. Entusiasmado com o sucesso da empreitada, abandonou o antigo negócio de venda de bíblias para criar a primeira agência de viagens do mundo, baptizada com seu próprio nome.

Com o caminho-de-ferro – “o mais poderoso instrumento de transformação social do século XIX” o uso dos tempos livres transformou-se radicalmente. Aliado à navegação a vapor e aos primórdios das viagens organizadas por agências (como as excursões promovidas por *Thomas Cook*) o caminho-de-ferro “tornou a viagem acessível às multidões”. (Baixinho, 2008)

Na segunda metade do século XIX, surgiu uma “nova ordem dos lazeres”, com o acesso das classes médias a passatempos e diversões até então reservadas às elites ricas. Com a revolução dos transportes e o aparecimento das férias pagas<sup>9</sup>, as viagens tornaram-se mais confortáveis e acessíveis, dando início ao turismo de massas. (Corbin, 1995)

A actual indústria do turismo deve, acima de tudo ser entendida como um produto de vários factores como a evolução tecnológica, que permitiu um encurtamento substancial das distâncias devido ao desenvolvimento dos meios de transporte e às transformações sociais que tiveram início na segunda metade do século XIX que originaram no século seguinte o acesso generalizado a períodos crescentes de férias e para mais remuneradas. (Baixinho, 2008)

“Pela primeira vez na história e para largos segmentos de população, a disponibilidade de tempo livre combinava-se com o aumento generalizado de rendimento e uma mobilidade facilitada pela evolução dos transportes (vulgarização do automóvel, desenvolvimento da engenharia aeronáutica e das técnicas de navegação aérea...). O resultado da conjugação destas condições foi a progressiva democratização do turismo, com os reflexos no aumento do número de turistas e dos fluxos de divisas gerados por esta actividade”. (Henriques, 1996)

---

<sup>9</sup> Em 1936 a OIT (Organização Internacional do Trabalho) aprovou a convenção 52 na qual era estabelecido o direito a férias pagas, no mínimo de seis dias úteis. No entanto esta convenção só foi ratificada por um pequeno número de países. A 2ª guerra mundial anulou o efeito prático desta convenção. Após a 2ª guerra mundial o direito a férias pagas foi garantido em muitos países, sobretudo na Europa.

Apesar dos esforços de pioneiros como o britânico Cook, a indústria de viagens só desenvolveu em meados do século XX, quando a economia global começou a dar sinais vigorosos de recuperação após o término da Segunda Guerra Mundial. Esse período de bonança deixou parte considerável da população do planeta com mais dinheiro no bolso e tempo disponível para o lazer.

A evolução dos sistemas de transportes, com destaque para o surgimento dos aviões a jacto na década de 50, completou o conjunto de condições que favoreceram a explosão do turismo de massa.

Poucos sectores da economia se desenvolveram num prazo tão curto. Em pouco mais de cinco décadas de história, os destinos multiplicaram-se e essa indústria tornou-se uma das mais ricas, dinâmicas e promissoras áreas da economia global. Não é por acaso que hoje esta actividade é prioridade tanto para as nações desenvolvidas como para os países mais pobres – que vêm no turismo uma força incomparável na geração de empregos e de divisas. "Nesses lugares, o sector cresce dez vezes mais rapidamente que nos mercados industrializados", afirma o francês *Francesco Frangialli*, secretário-geral da Organização Mundial de Turismo (OMT), agência da Organização das Nações Unidas (ONU) voltada para o sector.

Mesmo para uma indústria acostumada a dar saltos rápidos ao longo da história, o momento actual é impressionante. Nunca houve tantas viagens internacionais como actualmente. O acto de atravessar a fronteira de um país com intenção turística – o que pressupõe permanência acima de 24 horas e abaixo de um ano, segundo critérios adoptados pela Organização das Nações Unidas – foi repetido 880 milhões de vezes por todo o mundo no ano passado, apesar do decréscimo de 4% em relação ao ano anterior. É como se um de cada oito habitantes do mundo tivesse viajado para outro país. Esses turistas deixaram 710 biliões de euros nos países que visitaram, média de 850 dólares por pessoa. Sozinho, o turismo responde por 6% das vendas de bens e serviços no mundo, fatia que tende a crescer rapidamente. De acordo com um estudo da OMT, o número de turistas internacionais deve aumentar a um ritmo de 4,1% nos próximos anos, superando a marca de 1,5 bilhão de visitantes em 2020. Até lá, ainda segundo as projecções da OMT, esses turistas deverão gastar mais de 2 triliões de dólares por ano em suas viagens, o que transformaria o turismo na maior indústria do planeta.

Além de ter alcançado um tamanho imenso, o sector de turismo possui algumas vantagens que o tornam num negócio único. Uma das características mais marcantes é que, embora a acção do governo seja importante na regulação e nas infra-estruturas, são as empresas que dominam. Elas detêm hoje o título de campeãs na capacidade de criação de empregos num curto período de tempo. Vários estudos mostram que o turismo é capaz de gerar novos empregos uma vez e meia mais rápido que qualquer outro sector industrial. O tema também se destaca quando a

preocupação com a preservação ambiental é cada vez maior. Diferente de outros sectores, a expansão do turismo não consome mais recursos naturais, e tem pouco impacto no aumento da poluição.<sup>10</sup> Por fim, a indústria do turismo é extremamente dinâmica. Por mais que se encantem com um destino, os viajantes estão sempre dispostos a conhecer coisas novas – ou seja, não há fidelização nesta área. Por causa disto, graças a uma política correcta de investimentos, roteiros completamente desconhecidos podem a qualquer momento tornar-se os mais procurados, como foi o caso do *Dubai*, nos Emirados Árabes Unidos. Nos últimos anos, a cidade-estado investiu biliões de dólares na construção de obras faraónicas para atrair turistas. Actualmente o *Dubai* recebe mais de 6 milhões de visitantes por ano.

Assim como se beneficiou de um período de bonança para se desenvolver rapidamente a partir da metade do século passado, a indústria do turismo também é uma das que mais sente as grandes oscilações da economia mundial. Um dos momentos mais críticos da história foi a crise desencadeada em 2001, após os atentados de 11 de Setembro, nos Estados Unidos. O pânico gerado pelas acções terroristas afastou, durante algum tempo, as pessoas dos aviões e aeroportos. No auge desse período negro, os parques da Disney em Orlando, por exemplo, chegaram a registar quedas de movimento na ordem dos 30%. Nessa época, as previsões sobre o futuro do sector eram bastante pessimistas. Falava-se que a crise poderia durar alguns anos. O cenário desastroso não se concretizou. Depois de uma queda no número de passageiros entre 2001 e 2003, o sector voltou a entrar em rota de ascensão. Desde então, tem vindo a bater recordes de movimentos e de facturação todos os anos consecutivamente.

Segundo a OMT mais de 70 países obtiveram receitas acima de 1,2 biliões de dólares em 2009 com a actividade. Esta foi uma mudança e considerável de perfil, tendo em conta que, após a primeira metade do século passado, 75% dos negócios do sector se concentravam em apenas cinco países – Canadá, Estados Unidos, França, Itália e Suíça. Esse grupo ainda ocupa um espaço privilegiado na área. De acordo com a OMT, o país que atrai mais visitantes no mundo é

---

<sup>10</sup> Esta afirmação apenas diz respeito à estada dos turistas nos lugares turísticos, não se pode ter em conta a deslocação feita por avião.

De acordo com uma notícia do *Jornal Publico* em 08.03.2007 O secretário-geral da Organização Mundial do Turismo (OMT), o francês Francesco Frangialli, mostrou-se favorável a uma participação do transporte aéreo de emissões de CO<sub>2</sub> (dióxido de carbono), mas considerou exagerado o debate na Alemanha sobre a poluição causada pela aviação.

A Comissão Europeia propôs há alguns meses a integração das companhias aéreas na luta contra o sobre-aquecimento do planeta.

Se o transporte aéreo mundial limitar as suas emissões, isso deveria implicar o desenvolvimento e utilização de aviões menos poluentes, disse Frangialli numa conferência de imprensa do Salão Internacional do Turismo de Berlim.

No entanto, Frangialli considerou “um pouco exagerado” o debate na Alemanha, onde alguns começam a questionar se é preciso renunciar às férias em destinos longínquos, para evitar os aviões. “Mesmo que seja um pouco exagerado, é positivo (...). Pode ser que, finalmente, exista uma tomada de consciência”, acrescentou.

A indústria do turismo é, em parte, responsável pelo sobre-aquecimento do planeta mas é também uma vítima devido às mudanças no ambiente, nomeadamente, a escassez de neve em algumas estâncias de ski.

França, com 76 milhões de turistas por ano. Do ponto de vista da facturação, os Estados Unidos superam qualquer outro lugar, com uma receita anual superior a 80 biliões de dólares. Mas o sector está cada vez mais democratizado. Destinos que estavam em posições muito inferiores nos *rankings* do turismo passaram a despertar interesse nos últimos anos. São o caso de China, Turquia, Índia e Brasil, potências emergentes do mercado turístico mundial, com taxas anuais de crescimento acima dos 10% no número de visitantes.

A importância económica da actividade turística cresce na mesma proporção do número de viajantes internacionais, em especial nos países em desenvolvimento, onde, o sector chega a representar 30% do PIB, contra uma média de 3 a 5% registada nos países desenvolvidos. A importância social do turismo já pode ser percebida pela evolução das estatísticas. O continente que tem apresentado maior crescimento no número de visitantes é precisamente o mais pobre de todos, África – 9% ao ano, bem acima da média mundial. Já o que vem crescendo mais lentamente é o mais rico, a Europa – 4% ao ano. Embora o Velho Continente continue numa posição dianteira como principal destino dos turistas internacionais, a sua participação no bolo mundial tem vindo a cair gradualmente, de 60% em 1990 para os actuais 55%.

A enorme competição entre os países faz com que cada um procure atrair visitantes à sua maneira. Esta guerra de *marketing* é cada vez mais sofisticada. O cinema tem sido utilizado com frequência como veículo para a promoção de destinos. Uma das acções de maior sucesso foi realizada pela Nova Zelândia, por ocasião do lançamento da trilogia *O Senhor dos Anéis*, em 2001. Além de emprestar 35 locais para as filmagens das aventuras de *hobbits*, feiticeiros e *elfos*, entre outros seres fantásticos, o país investiu 2 milhões de dólares em campanhas publicitárias de divulgação das suas belezas nacionais, tirando partido do enorme sucesso da trilogia. Resultado: entre 2001 e 2006, o número de turistas estrangeiros na Nova Zelândia aumentou 50%, de 1,6 para 2,4 milhões ao ano.

### 2.2.2 Factores de desenvolvimento de Lisboa e do turismo

O peso económico da indústria turística internacional acentuou-se sobretudo no pós II Guerra Mundial com o *boom* económico mundial que permitiu um acesso mais franco das actividades turísticas à classe média, por outro lado o aproveitamento por parte dos governos ditatoriais nacionalistas dos destinos turísticos como forma de propaganda dos próprios Estados. O caso de Portugal e em concreto Lisboa não foi excepção, de referir que a pintura dos painéis da gare de Alcântara por Almada Negreiros datam de 1948, o objectivo do desenvolvimento do sector do turismo tinha um alcance além do económico, tentava mostrar um país desenvolvido e próspero com objectivos claramente políticos mas com consequências económicas bastante favoráveis para este sector. (Fig.8)





Fig.8

Painéis da Gare marítima de Alcântara

Fonte: <http://www.facebook.com/#!/album.php?aid=187029&id=350782687436>

“O planeamento económico e social e o ordenamento do território serão os dois vectores mais inovadores do ideário do Estado Novo, o que se deve a um conjunto de políticos, provenientes da área tecnológica e com uma visão estratégica para o país (...). Do lado das infra-estruturas e dos grandes esquemas de obras públicas são lançados programas em todos os domínios relevantes: redes de transportes (rodovia, ferrovia, portos e aeroportos) (...) Inicialmente sectorial o planeamento começa a incorporar explicitamente a dimensão territorial a partir dos anos 50.” (Gaspar, 2006, p 335).

Por outro lado a concretização da exposição do Mundo Português (1940) com recuperação urbanística das áreas envolventes ao evento permitiu o desenvolvimento de toda a zona ribeirinha particularmente da zona de Belém, a par da recuperação de outros monumentos espalhados pela cidade, como por exemplo a recuperação da Sé Patriarcal ou o Castelo de São Jorge, que não obstante o carácter das referidas intervenções serem técnica e estilisticamente concensuais não, o facto é que ajudaram a colocar Lisboa no mapa das cidades com monumentalidade à escala Europeia.

Estes acontecimentos a par de outros como a abertura em 1942 do Aeroporto da Portela vieram dar a Lisboa uma nova cara de modernidade e ao mesmo tempo de tradição e monumentalidade com roteiros de interesse para o turista ávido de novas descobertas mas também do conforto cosmopolita que os novos hotéis lhes proporcionavam.

Um factor que contribuiu fortemente para o desenvolvimento do turismo em Lisboa e mais concretamente do turismo de cruzeiros, foi a localização geográfica do porto de Lisboa que o colocava como porto de paragem obrigatório, por ser finisterra, nas viagens entre os continentes europeu e americano.

O turismo em Lisboa cresceu conjuntamente com o desenvolvimento urbano, tendo-se favorecido o desenvolvimento da rede viária em detrimento das redes marítimas e fluviais ou das redes ferroviárias. Esse desenvolvimento da rede de infra-estruturas viárias, pode-se afirmar que, de acordo com os dados do quadro nº 15, contribuiu para a dinamização interna em torno dos turistas de cruzeiro e dos locais mais visitados, enriquecendo os roteiros e aumentando a área de influência dos cruzeiros, que aportam em Lisboa, muito além da cidade.

A própria estrutura em rede quer viária, quer ferroviária deve ser tida em consideração, neste nicho de mercado, de forma a permitir uma maior dinamização dos visitantes, quer permitindo uma maior interacção das entidades intervenientes.

Se por um lado a existência de auto-estradas pode colocar de lado uma série de localidades com potencial oferta patrimonial com interesse turístico, essas mesmas vias permitem a visita de muito mais locais que outrora estavam inacessíveis, pelos tempos de percurso, resultado da inexistência de acessos rápidos e de qualidade.

Sem dúvida que o aumento de redes de acessos, em Portugal e principalmente em Lisboa contribuiu de forma decisiva para a qualidade da oferta turística, no entanto foi origem de alguns constrangimentos à qualidade urbana com o aumento do parque automóvel privado. Este constrangimento pode ser considerado agravado com a utilização massiva de autocarros de turismo para o transporte dos turistas provenientes dos cruzeiros.

Nesta questão a falta de condições de estacionamento dos próprios autocarros dentro do perímetro urbano de Lisboa foi um factor que conseguindo travar de alguma forma este fenómeno, não o eliminou, já que os autocarros percorrem a maioria das ruas, largando os passageiros, indo seguidamente parquear nas áreas mais limítrofes, tendo de seguida que voltar a fazer todo o percurso de volta para ir buscar os passageiros no final das visitas.

## 2.3. Análise turística<sup>11</sup>

### 2.3.1 O “turismo” como produto

A crise económica mundial conjugada com o impacto da pandemia da gripe A (H1n1), fizeram, do ano de 2009, um dos mais difíceis para a actividade do turismo.

Na realidade, segundo dados estatísticos da OMT – Organização Mundial do Turismo, no ano de 2009 registou-se uma quebra de 4% para 880 milhões de turistas<sup>12</sup>.

A contrariar esta realidade esteve a indústria dos cruzeiros, para a qual se prevê um crescimento na ordem dos 2%, para cerca de 16,5 milhões de passageiros de cruzeiro. Na realidade em 2008 foram 16,24 milhões de turistas que realizaram um cruzeiro, o que representou, igualmente, um crescimento de 2% face a 2007. Caso se confirmem estas previsões a indústria dos cruzeiros registará, assim, um ligeiro abrandamento, contrariando a tendência da média anual de crescimento – 11% – registada ao longo da última década.

Prevê-se, também, que o crescimento que venha a registar-se na indústria dos cruzeiros em 2009 seja, à semelhança do verificado nos últimos anos, impulsionado pelo mercado Europeu. De referir que o crescimento ocorrido em 2008 foi exclusivamente determinado pelo aumento de 10% do mercado europeu (4,5 milhões contra os 4,08 milhões de 2007) uma vez que o mercado norte-americano registou uma quebra de 1,5% (10,29 milhões contra os 10,45 milhões de 2007). Em 2009, esta tendência foi reforçada pelo facto de 4 dos 11 navios que começaram a operar neste mesmo ano se terem destinado à Europa, contribuindo com mais 10,6 mil camas. Dos 11 navios, não podemos deixar de fazer referência àquele que é actualmente o maior navio de cruzeiros do mundo, o *Oasis of the Seas*, do operador *Royal Caribbean International*, que entrou ao serviço em Dezembro de 2009 e que tem capacidade para 5 400 passageiros.

Apesar de o mercado europeu ser aquele que continua a registar maiores índices de crescimento, em 2009 continuou a assistir-se a uma diversificação e expansão dos operadores de cruzeiro por

---

<sup>11</sup> Os dados apresentados neste capítulo, foram retirados do Relatório de Actividades 2009 do Tráfego de Cruzeiros publicado pela Administração do Porto de Lisboa em Abril de 2010, neste relatório anual a APL expõe todos os resultados sobre o Tráfego de Cruzeiros em termos absolutos, razão pela qual alguns dados divergem do Inquérito aos Passageiros Internacionais de Cruzeiros, chegando mesmo alguns a ser contraditórios como os referentes aos turistas de origem nos Estados Unidos da América onde são indicadas percentagens tão dispares, esta divergência poderá ter como origem, a diferença de meses do inquérito em relação ao relatório, de qualquer forma quando se verificam divergências, deve-se tomar como certos os dados do relatório, mais precisos e totalitários e não fruto de uma amostra.

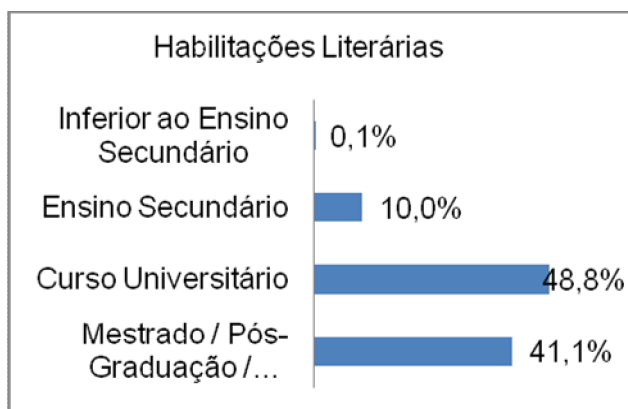
<sup>12</sup> Número total estimado de turistas a nível mundial para todas as vertentes de turismo.

outras regiões mundiais, como o Golfo Pérsico, a Índia, o Japão, a Coreia e a Indonésia. Refira-se, aliás, que alguns operadores europeus como a *Costa Cruises* e a *MSC* basearam navios das suas frotas na região do Golfo Pérsico.

### 2.3.2 A procura<sup>13</sup>

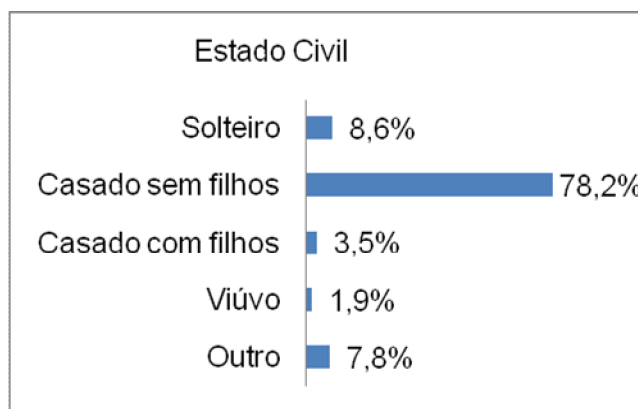
O Observatório do Turismo de Lisboa, em conjunto com a Administração do Porto de Lisboa, realizou um inquérito aos Passageiros Internacionais de Cruzeiro no qual foi traçado o perfil do tipo de turistas que fazem escala em Lisboa. Este estudo foi realizado com base numa amostra de 40 cruzeiros, tendo sido entrevistados 990 turistas.

Os passageiros que foram objecto deste estudo, em média, têm 52,4 anos com nível de instrução elevado (Quadro 1), são casados e sem filhos (78.2%) mas viajam em geral com o seu companheiro ou companheira (Quadro 2).



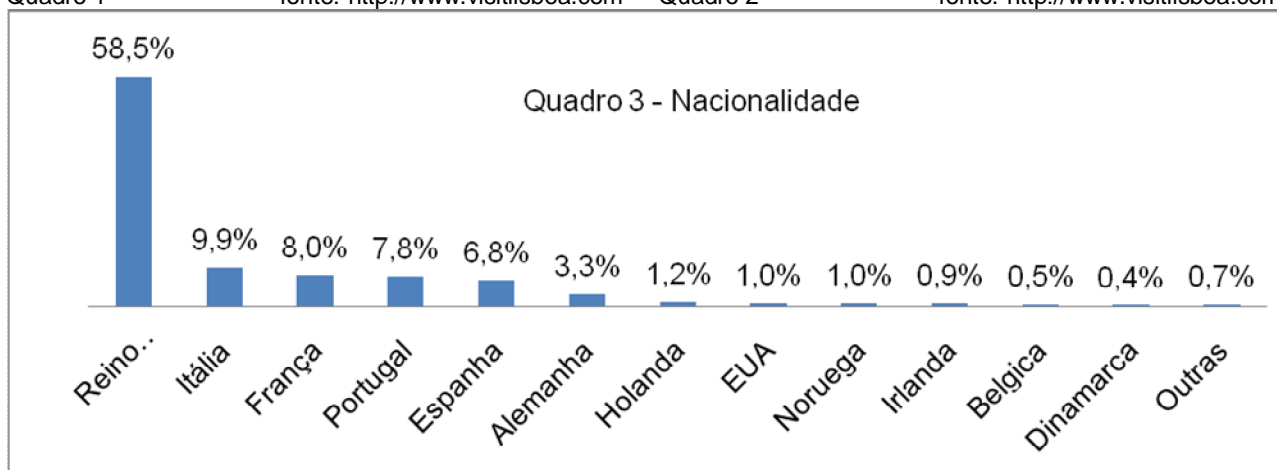
Quadro 1

fonte: <http://www.visitlisboa.com>



Quadro 2

fonte: <http://www.visitlisboa.com>



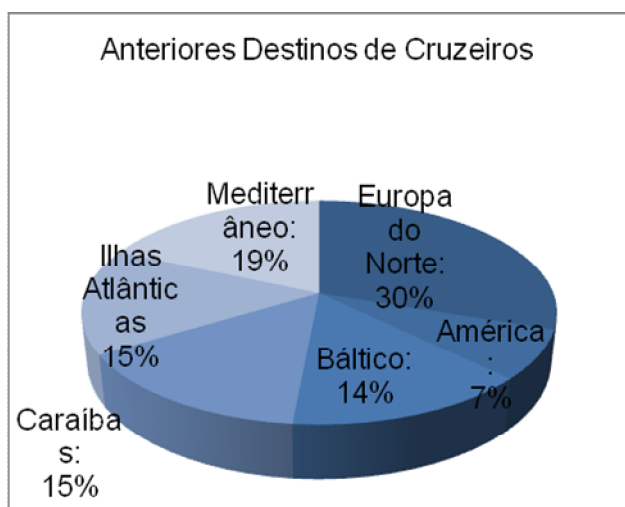
Quadro 3

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

<sup>13</sup> Inquérito disponível na página Web: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/f6ba7133-da63-4e3d-ab8a-4dba01dbc059/Inquerito-a-Passageiros-Internacionais-de-Cruzeiro.aspx>

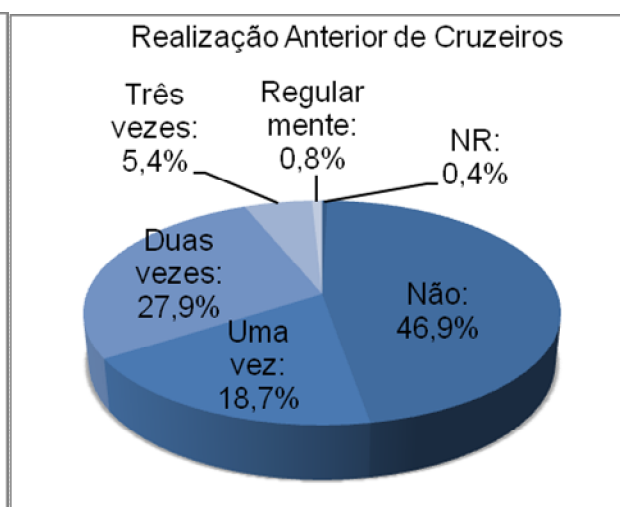
No que diz respeito aos mercados de origem destes passageiros (Quadro 3), mais de metade é proveniente do Reino Unido (58,5%), o segundo lugar é ocupado muito longe do primeiro pela Itália (9,9%) seguido logo por França, Portugal, Espanha e Alemanha com apenas 3,3% as restantes nacionalidades rondam entre o 0,5 e o 1 ponto percentual. De notar que os turistas com origem nos EUA apenas representam 1% do universo registado.

Em geral, o passageiro de cruzeiro com escala em Lisboa já realizou pelo menos um cruzeiro (Quadro 4), por esta razão apenas menos de metade se encontra a realizar o seu primeiro Cruzeiro (Quadro 5)



Quadro 4

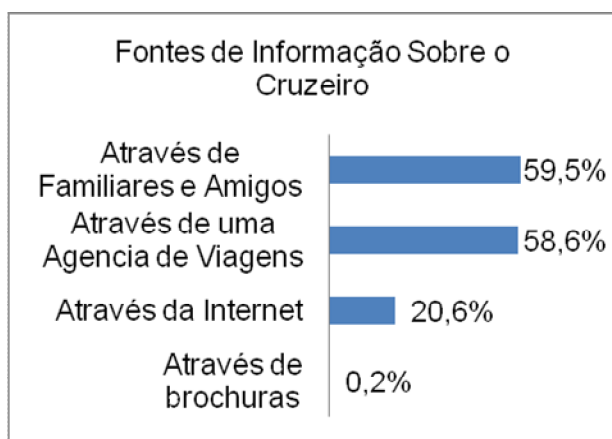
fonte: <http://www.visitlisboa.com>



Quadro 5

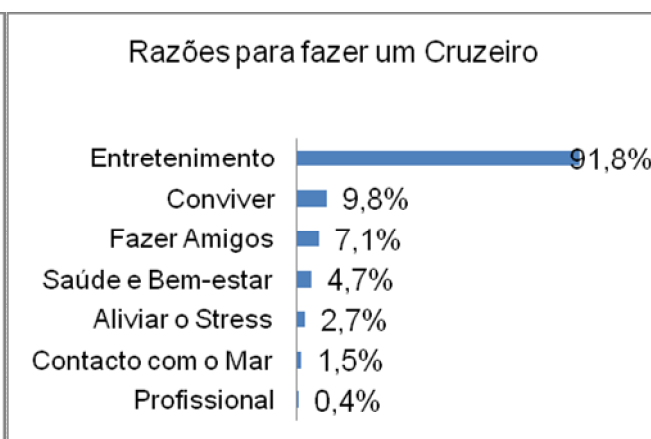
fonte: <http://www.visitlisboa.com>

A sua fonte de informação para o planeamento das viagens (Quadro 6) foi o conselho de amigos e familiares, seguida de perto pela Agência de Viagens e, em terceiro lugar, pela Internet.



Quadro 6

fonte: <http://www.visitlisboa.com>



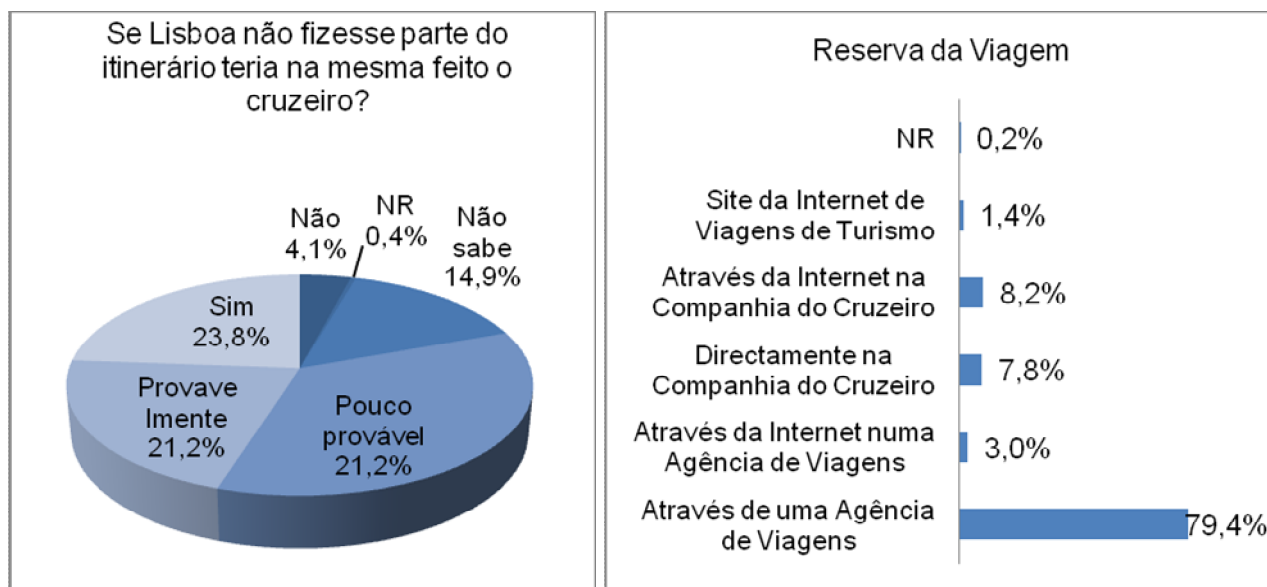
Quadro 7

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

As razões que influenciaram a escolha de um cruzeiro (Quadro 7) foram a animação a bordo e o preço do cruzeiro, seguido de outras como a qualidade da restauração, a possibilidade de descanso ou a animação a bordo. A inclusão de Lisboa no roteiro foi um ponto importante na

decisão da realização do cruzeiro, segundo o Inquérito a Passageiros Internacionais de Cruzeiro realizado pelo Observatório do Turismo de Lisboa.

A decisão desta visita é tomada tendo ainda em conta diversos factores, dos quais se destacam o clima, a gastronomia e a paisagem. A cultura, a segurança e a localização geográfica desempenham também um papel relevante na tomada de decisão.



Quadro 8

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

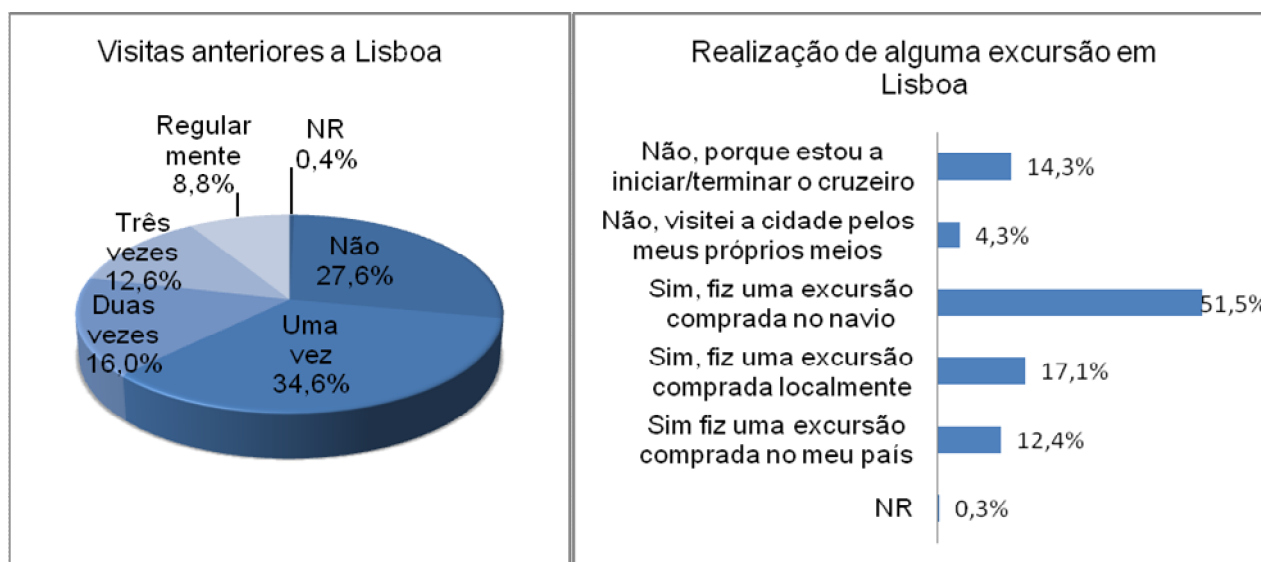
Quadro 9

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

Em relação à reserva da viagem (Quadro 9) a grande maioria opta por se dirigir à agência de viagens no entanto alguns turistas preferem fazê-lo junto da companhia de cruzeiros (16%) quer directamente na companhia, quer através de internet no site da própria companhia.

O grau de satisfação com o cruzeiro, numa escala de 1 a 10 é em média de 7,9 o que se pode considerar bastante positivo.

A grande maioria dos passageiros de cruzeiros com escala em Lisboa (72%) já visitou anteriormente a cidade (Quadro 10) pelo menos uma vez, destes 21,4% já visitaram três vezes ou mais, pelo que se pode afirmar que o turista de cruzeiros com escala em Lisboa, à partida já sabe o que vai encontrar e que se volta a para visitar é porque o grau de satisfação com a cidade é positivo.



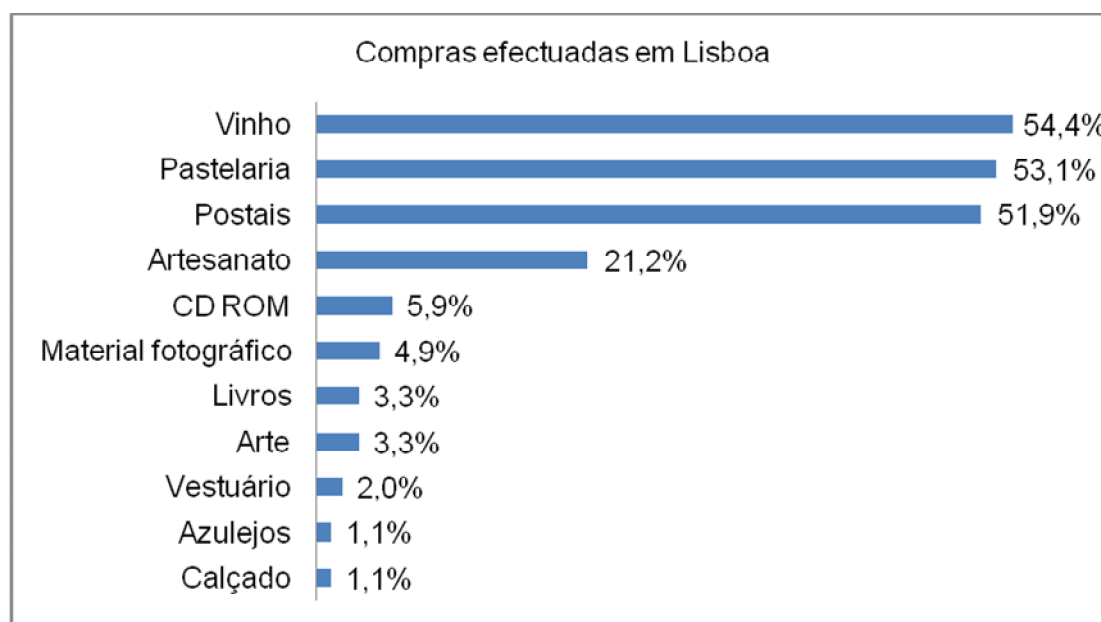
Quadro 10

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

Quadro 11

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

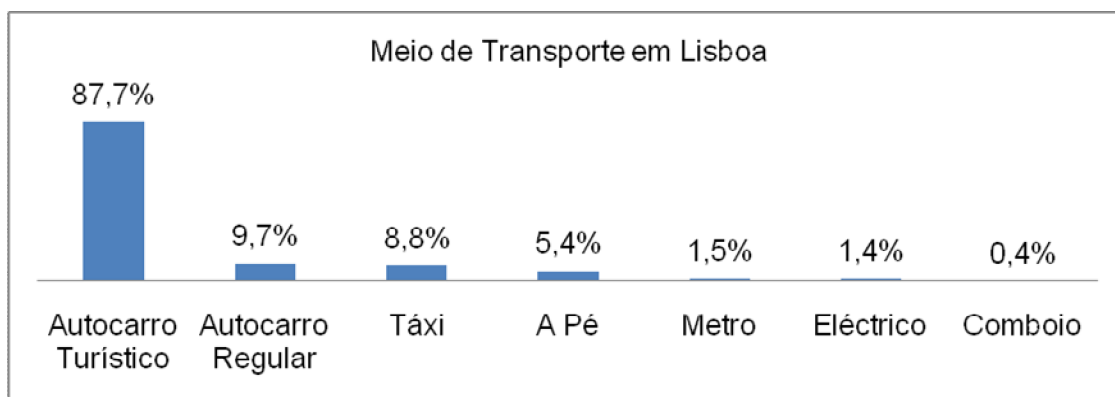
O passageiro de cruzeiros, em 2008, dava preferência a visitar Lisboa pelos seus próprios meios (52,1%), mas no ano de 2009, foi dada prevalência a excursões organizadas (81%) (Quadro 11). Esta alteração de comportamento em relação à visita à cidade pode dever-se ao facto de no mês de Junho de 2009, ter ocorrido precipitação acima da média para igual período dos anos anteriores e que, por precaução, os turistas poderão ter optado por viajar em autocarro por questões de comodidade. Em termos médios, a duração da visita à cidade é de 9 horas e 15 minutos, e os gastos médios diários por passageiro é de 46,15 euros. Das compras efectuadas destacam-se o vinho, a pastelaria, os postais e o artesanato (Quadro 12).



Quadro 12

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

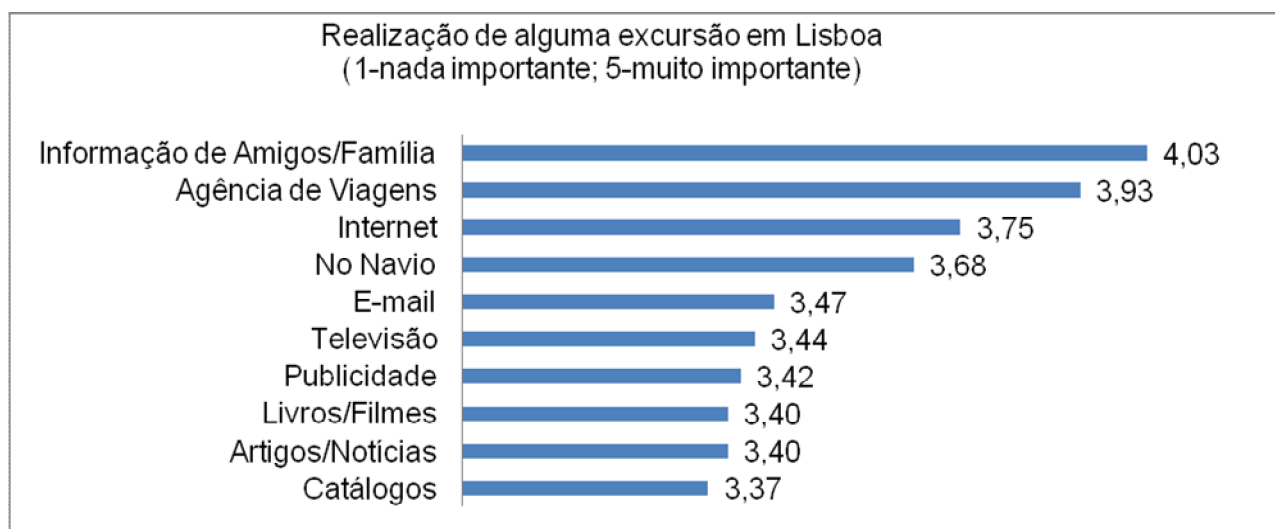
No que diz respeito à visita a Lisboa, (Quadro 13) o meio de transporte eleito pelos turistas foi o autocarro de turismo, este valor seria previsível uma vez que mais de 80% dos turistas compraram excursões para visitar Lisboa (Quadro 14). De referir a informação sobre os que visitam a pé ter baixado consideravelmente em relação aos anos anteriores (2008/35,1%), até porque, pela análise dos dados a idade média dos turistas baixou e a característica mais focada nas apreciações gerais foi o clima que ocupa uma localização cimeira.



Quadro 13

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

Em relação às fontes de informação sobre a cidade, a opinião de amigos e/ou familiares teve primazia sobre as restantes, em último lugar nas fontes, aparece a informação disponibilizada por catálogos turísticos de promoção da cidade.

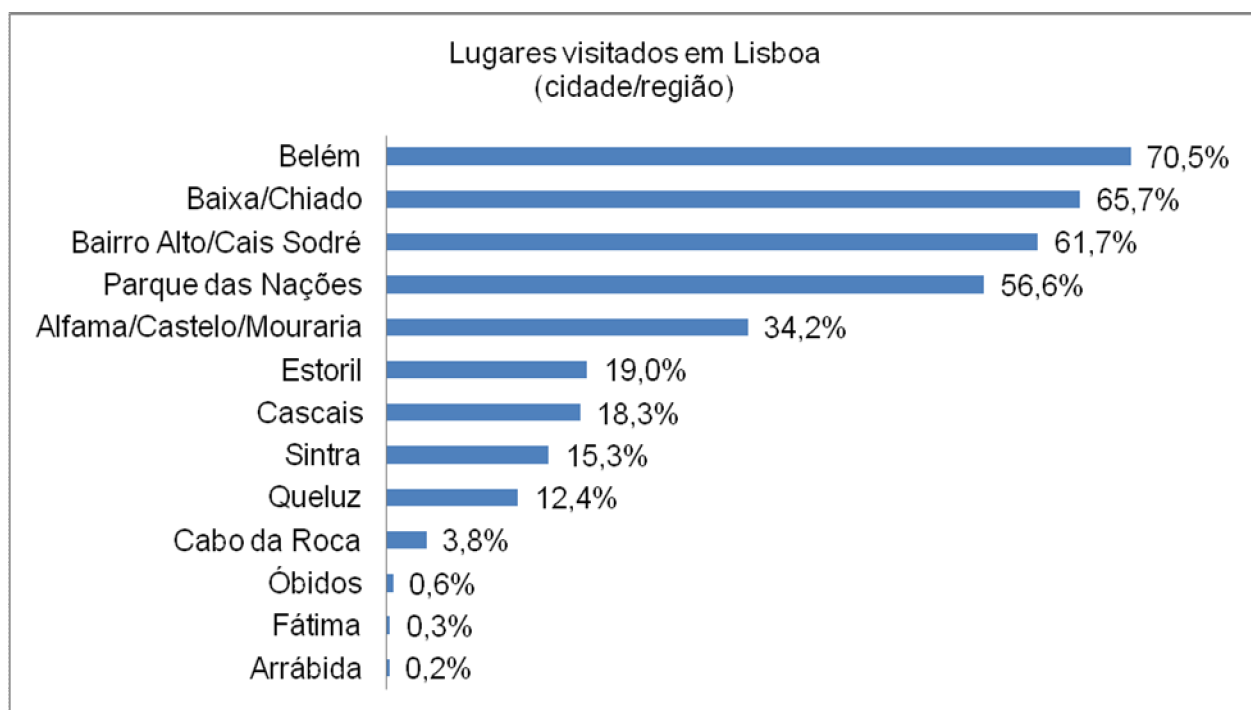


Quadro 14

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

De entre os locais mais visitados (Quadro15), Belém e a Baixa-Chiado recebem a preferência dos inquiridos. A zona do Bairro Alto/ Cais do Sodré e o Parque das Nações surgem, respectivamente, em terceiro e quarto lugares.





Quadro 15

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

Verifica-se também, em comparação com 2008 (0,2%), um aumento significativo de turistas de cruzeiro a pernoitar em Lisboa, fora do navio 5,7%. De entre os que tomaram esta opção 46,4% optaram por unidades hoteleiras de 3 estrelas e 35,7% optaram por 4 estrelas.

No que diz respeito ao nível de satisfação geral, este revela-se bastante elevado tanto no que diz respeito ao cruzeiro como à visita a Lisboa. Em relação à cidade, os passageiros valorizam principalmente o clima, a gastronomia e vinhos, a oferta cultural de qualidade, a segurança, a higiene, limpeza e os preços praticados na cidade.

A probabilidade de regresso destes turistas situa-se, em termos médios, nos 51.2% e a intenção de regresso a Lisboa desta forma, é mais evidente do que num outro contexto. Por último, a totalidade dos turistas de cruzeiro (100%) recomenda fortemente Lisboa como ponto de passagem de cruzeiros e como destino turístico.

Com 415 758 passageiros de cruzeiro, o porto de Lisboa alcançou, em 2009, um novo recorde ao ultrapassar os 407 508 turistas que visitaram Lisboa em 2008, representando um crescimento de 2% que reforça, assim, a trajectória ascendente iniciada em 2005. Na realidade, de 2005 para 2009 o número de passageiros no porto de Lisboa aumentou 74%, passando de 239 524 para 415 758. (APL, 2009)

É indubitável que este aumento se espelhou, consideravelmente, quer na média diária anual de passageiros que passou de 656 em 2005 para 1 139 em 2009, quer na média diária durante a época de cruzeiros que passa de 846 em 2005 para 1 469 em 2009.

Já no que se refere às escalas o porto de Lisboa registou, em 2009, um total de 294 escalas, o que corresponde a um decréscimo de 5% face à marca das 308 escalas registadas no ano transacto, invertendo, assim, a tendência de crescimento que havia sido recuperada em 2008.

Uma vez mais, confirma-se, por um lado, a oscilação na evolução das escalas de navios de cruzeiro no porto de Lisboa, e por outro que a um ano de crescimento se sucede um ano de decréscimo, e vice-versa. Contudo, esta variação não se reflecte nem na média diária anual de escalas, que foi de 0,8 em 2008 e 2009, nem na média diária durante a época de cruzeiros em Lisboa (15 de Março a 15 de Dezembro) que foi de 1 escala em ambos os anos.

Apesar de se terem registado menos 14 escalas no total, o número de passageiros no porto de Lisboa atingiu valores nunca antes alcançados, ultrapassando a barreira dos 415 mil, contribuindo, assim, para um crescimento de 2%.

Para este aumento foi particularmente determinante o incremento de 116% registado no número de turistas que iniciou ou terminou a sua viagem em Lisboa, já que os passageiros em trânsito registaram um decréscimo de 10%, justificado pela ocorrência de menos 53 escalas em trânsito.

O segmento de *turnaround*<sup>14</sup> atingiu o seu número mais elevado de sempre em Lisboa – 83 873 passageiros. Para este recorde foi determinante, quer o crescimento de 128% dos passageiros embarcados, que totalizaram 43 097, quer o incremento de 103% ocorrido nos passageiros desembarcados, que corresponderam a 40 776 turistas. Este crescimento exponencial ficou a dever-se, tal como já foi referido, ao facto do operador de cruzeiros *Pullmantur* ter realizado 35 escalas que representaram um total de 45 935 passageiros embarcados/desembarcados, na sua maioria portugueses e espanhóis.

O decréscimo de 5% registado, em 2009, no número de escalas, equivalente a 14, não se traduz numa diminuição de passageiros, é exclusivamente determinado pela diminuição de 21% nas escalas em trânsito, ou seja, 53 escalas, uma vez que as operações de *turnaround* registaram um aumento de 71%, ou seja, 39 escalas, que se fixaram num total de 94, o número mais elevado de sempre em Lisboa. Verificou-se assim uma substituição do conceito de trânsito pelo de *turnaround*, traduzindo-se assim no final, e em termos absolutos, num maior numero de turistas.

---

<sup>14</sup> Turnaround - tráfego em turnaround, que inclui os passageiros que iniciam (embarques) e/ou terminam (desembarques) cruzeiros em Lisboa. No Turnaround o percurso do cruzeiro efectua-se em círculo fechado, não existindo o conceito de local de início e de término da viagem, por essa razão os passageiros podem iniciar e concluir a viagem nos pontos que desejem dentro das vagas existentes.

De referir que, em 2008, o segmento de trânsito representava 82% do tráfego de cruzeiros do porto de Lisboa, cabendo os restantes 18% ao segmento de *turnaround*, já em 2009, o segmento de trânsito passa a ser responsável por apenas 68% e o segmento de *turnaround* aumenta a sua quota de mercado para 32%.

A diminuição do número de escalas em trânsito fica a dever-se, essencialmente, a factores externos ao porto de Lisboa como seja, a grande oferta de novos destinos, que leva a que os operadores reposicionem com alguma frequência os seus navios em portos diferentes de forma a diversificar o produto que oferecem aos seus clientes. Acresce, ainda, o abrandamento registado a nível mundial na indústria do turismo em 2009, que se reflectiu, igualmente, no sector dos cruzeiros.

O aumento do número de escalas em *turnaround* justifica-se pelo facto do operador de cruzeiros *Pullmantur Cruises* ter realizado, de Abril a Novembro, uma operação semanal, num total de 35 escalas. Relativamente à sazonalidade, os meses de Abril e Setembro são os que registam maior número de escalas, 50 e 54, respectivamente. Continua a verificar-se, também, que a época de cruzeiros no porto de Lisboa se prolonga pelo último trimestre, período em que se registaram 73 escalas, ou seja, 25% do total. O primeiro trimestre foi responsável por 5%, o segundo por 38% e o terceiro por 32%.

No que diz respeito às operações de *turnaround*, assinalam-se alterações profundas face ao ano de 2008. Enquanto, em 2008, se assistiam a dois picos, Abril e Outubro, em 2009, apesar de o mês de Abril ser aquele que regista o maior número de escalas – 23 –, ocorrem ligeiras flutuações de Abril a Novembro.

Esta situação fica a dever-se ao facto de se terem realizado de Maio a Setembro um total de 44 escalas, contra as 16 registadas naquele período em 2008. De referir, ainda, que os meses de Junho e Julho de 2008 não tinham registado qualquer operação de *turnaround* enquanto, em 2009, contabilizam-se 6 e 5 escalas em cada um dos meses, respectivamente.

Verifica-se, assim, que, 97% do segmento de *turnaround* ocorre de Abril a Novembro, período em que o operador *Pullmantur Crises* realizou semanalmente uma operação de *turnaround* em Lisboa.

Relativamente aos passageiros, a sazonalidade é semelhante à das escalas, isto é, são nos meses de Abril e Setembro que chegam ao porto de Lisboa o maior número de turistas, 59 307 e 80 517, respectivamente.

Quanto ao embarque e desembarque de passageiros, estes ocorreram com maior frequência em Abril e em Agosto, meses em que se registaram 15 796 e 15 243 passageiros em *turnaround*,

respectivamente. A afluência no mês de Abril fica a dever-se, por um lado, ao reposicionamento e ao início da época dos cruzeiros no Mediterrâneo, que ocorre precisamente em Abril, por outro, ao facto de ter sido o mês preferencial para o operador *Classic Internacional Crises* promover cruzeiros com início em Lisboa, aos quais aderiram 5 298 passageiros, e por outro, ao facto do operador *Pullmantur Crises* ter iniciado a sua operação semanal.

Os valores alcançados em Agosto justificam-se pelo facto de se terem realizado 7 cruzeiros com partida e chegada a Lisboa o que, associado à questão de Agosto ser por tradição um mês de férias, faz com que a procura, nomeadamente de portugueses e de espanhóis aumente. Na realidade a média da taxa de ocupação do navio de cruzeiros *Pacific Dream* durante Agosto, mês em que realizou 5 escalas, foi de 106%.

Este impacto de um tão grande número de passageiros na cidade tem de ser absorvido pela hotelaria local quer antes da partida do cruzeiro quer depois da chegada no final da viagem, que caso não coincida com a conexão aérea aumentará a procura do parque hoteleiro.

### 2.3.3 A oferta

Relativamente à capacidade dos navios quanto ao número de passageiros que podem transportar, continuam a ser predominantes os navios com capacidade para 100-999 passageiros apesar de se verificar um aumento dos navios com maior capacidade nomeadamente daqueles que podem transportar mais de 2 000 turistas. Na realidade, em 2009, escalaram o porto de Lisboa 26 navios (25%) com capacidade para mais de 2 000 passageiros contra os 20 (18%) registados em 2008. De facto, a capacidade média por navio passou de 1 152 passageiros, em 2008, para 1 265 em 2009, ou seja, mais 10%

Em termos de escalas, a realidade é semelhante, 44% das escalas, equivalentes a 130 num total de 294, foram efectuadas por navios com capacidade para 100 a 999 passageiros. No entanto, 159 (54%) escalas foram realizadas por navios com capacidade para mais de 1 000 turistas, valor que em 2008 foi de 147 (47%). Este facto contribuiu, indubitavelmente, para que a capacidade média por navio por escala passasse de 1 283 para 1 367. De referir, ainda, que os 10 navios com capacidade para mais de 3 000 passageiros realizaram um total de 29 escalas contra as 28 realizadas em 2008, pelos 8 navios com a referida capacidade.

Comparada a capacidade dos navios que escalaram Lisboa com o número de passageiros transportados, verifica-se que 104 navios tiveram uma taxa média de ocupação de 100%, e que

ao nível das escalas a taxa média de ocupação é de 103%, valores que em 2008 tinham sido de 101% e 103%, respectivamente<sup>15</sup>.

Em termos mensais, a taxa de ocupação dos navios situou-se entre os 123% e os 82%, valores registados em Fevereiro e Novembro, respectivamente. A média da taxa de ocupação mensal foi de 96%.

Em 2009, Açores, Cascais, Funchal, Leixões, Lisboa, Portimão e Viana do Castelo, registaram um total de 719 escalas de navios de cruzeiro, o que corresponde a um decréscimo de 3% face a 2008, ano em que receberam 741. Açores, Leixões e Lisboa foram os portos que contribuíram para esta quebra já que os portos da Madeira e de Portimão registaram crescimentos e que Cascais e Viana do Castelo foram incluídos em itinerários de navios de cruzeiro, situação que não ocorreu em 2008.

Lisboa, apesar de ter registado uma quebra, continua a liderar o mercado nacional uma vez que, as 7 escalas que o Funchal registou a mais face a 2008, não foram o suficiente para deixar o segundo lugar e ultrapassar o porto da capital.

À semelhança de Lisboa, os portos dos Açores foram escalados por menos 16 navios de cruzeiro face a 2008; no entanto, mantêm-se na terceira posição.

---

<sup>15</sup> Estes valores só são possíveis porque o navio opera em Turnaround, sendo no final da volta completa o numero de passageiros superior à capacidade do navio, por ser a estatística feita com o somatório de todos os passageiros inscritos nos diversos segmentos da viagem

### **3. Casos de Estudo**

#### **3.1 Londres / Southampton**

Londres é uma das maiores cidades europeias. Foi e continua sendo palco de grandes acontecimentos ao longo da história, acontecimentos esses que mudaram o curso da história como por exemplo a Revolução Industrial no Reino Unido

Actualmente, Londres é uma capital cheia de diversidade cultural, com uma grande influência na economia e na política mundial. É capital de uma área metropolitana com cerca de 14 milhões de habitantes, e é ainda um dos destinos turísticos mais procurados na actualidade.

Mas o porto de Londres estava a ficar para trás, com a destruição da zona das docas durante a II Guerra Mundial, o porto não teve tempo de se adaptar às novas tecnologias a que outros portos europeus já tinham adaptado, principalmente à introdução dos contentores, facto que obrigou alguns portos europeus a fechar, devido à profundidade necessária para a atracagem deste tipo de navios. As principais docas, como a *East India*, *Surrey* e *Royal Docks* foram fechando a partir da década de 1960 até à de 1980, os seus parceiros mercantis procuravam investimentos mais rentáveis, enviando as mercadorias para outros países, como a Holanda onde o porto de Roterdão, já se tinha mecanizado e introduzido novas tecnologias.

Com a *standartização* dos contentores em metal, já não eram necessários armazéns para proteger as mercadorias, e o porto de Londres já não tinha mais espaço para guardar tantos contentores. Foram construídos terminais de contentores em Tilbury<sup>20</sup>, mais perto do estuário do Tamisa, e em *Felixstowe*, a Norte de Londres, que encurtavam as distâncias que os navios tinham de navegar. As companhias que dirigiam as docas deixaram os espaços vazios, e a frente ribeirinha londrina ficou ao abandono.

Em 1981 foi criada a *London Docklands Development Corporation* (LDDC), um departamento de desenvolvimento urbano formado pelo Governo, cujo desafio era substituir completamente uma zona industrial de espaços degradados, e provavelmente contaminados, por uma agradável área de habitação, lazer e trabalho. Procuravam também melhorar as condições ambientais, despoluindo o Tamisa através do tratamento de águas, e dos solos contaminados pelas indústrias.

A LDDC não tinha um grande financiamento governamental, mas tinha poderes legais para participar em contractos, tinha terrenos para poder negociar com investidores, e tinha poder para

fazer o planeamento. Como as docas se situavam perto do centro da cidade, tornavam-se atractivas para a localização de escritórios e zonas residenciais para Yuppies<sup>16</sup>.

Desenvolveram projectos como *Canary Wharf* (1988-1991), um centro de negócios e comércio, na antiga *West India Docks*, na *Isle of Dogs*. São edifícios de escritórios modernos construídos em altura, que tiveram um papel importante na representação de uma nova Londres como cidade renovada. Como forma de atrair investidores para estes projectos, foram permitidos benefícios fiscais, isenções ao pagamento de impostos locais, concessões, permutas e subsídios para cativar empresas a sediarem-se na frente ribeirinha.

A *Docklands Light Railway* construído entre (1985-1991) foi a reconversão das antigas linhas de comboio, usadas pelas indústrias do porto para transportar mercadorias no séc. XIX, aproveitadas agora como infra-estrutura (menos dispendiosa porque já estava construída) para um sistema de transporte público entre as novas áreas em regeneração da zona portuária (metro ligeiro). Este projecto foi fundamental para dar “credibilidade à reconversão, tendo contribuído para o aumento da confiança dos investidores.”

Aproveitando o espaço livre deixado pelas *Royal Docks*, foi construído um pequeno aeroporto, *London City Airport* (1986-1987), juntamente com o Centro de Exposições *ExCeL* (2000).

Apesar de ter sido um grande passo para a reconstrução das docas londrinas, a empresa que construiu *Canary Wharf* estava em falência, as constantes flutuações do mercado imobiliário não ajudaram a dinamizar a frente ribeirinha, e a falta de relações com a estrutura urbana existente trouxe pouca coerência aos projectos. Tornou-se necessário criar um plano ainda mais ambicioso, em simultâneo com o projecto da nova linha do TGV que deveria passar o Canal da Mancha, em direcção a Londres, passando pelo Aeroporto de *Heathrow* em direcção Oeste.

O plano pretendia impulsionar a zona Este de Londres, que estava em lento desenvolvimento, criando uma estação em *Kent*, na margem sul do Tamisa, e outra em *Stratford*, uma das zonas mais desfavorecidas de Londres, aproveitando para reestruturar as zonas por onde passaria a linha do TGV. O governo decide avançar com o projecto em 1991, mas só em 2003 é que surge o *Thames Gateway*, sendo considerado pelo novo código do urbanismo britânico, *London Plan*, como um projecto prioritário que pretende desenvolver a zona Este e Norte de Londres.

---

<sup>16</sup> "Yuppie" é uma derivação da sigla "YUP", expressão inglesa que significa "Young Urban Professional", ou seja, Jovem Profissional Urbano. É usado para referir-se a jovens profissionais entre os 20 e os 40 anos de idade, geralmente de situação financeira intermediária entre a classe média e a classe alta. Os yuppies em geral possuem formação universitária, trabalham em profissões derivadas da sua formação e seguem as últimas tendências da moda.

O projecto *Thames Gateway* engloba as margens do rio Tamisa, desde *Stratford*, a norte de Londres, até ao estuário. Trata-se de uma área pantanosa, previamente ocupada por indústrias que necessitavam de áreas extensas, e deixaram para trás os solos contaminados, habitações precárias, falta de infra-estruturas viárias e instalações públicas. O plano gerou algumas preocupações relativamente às áreas naturais protegidas, e com interesse científico, bem como o perigo da erosão, e o facto da cidade de Londres beneficiar com a presença dos pântanos para a proteger de inundações.

O objectivo do plano é equilibrar o desenvolvimento da Grande Londres, estendendo para Este e a Norte as melhorias das infra-estruturas viárias, dinamizando a zona de forma a desenvolver novos postos de trabalho, criar grandes superfícies comerciais, serviços de hotelaria e restauração, áreas residenciais, restaurar os centros históricos, e salvaguardar o património natural.

Na área da cidade de Londres os planos concentram-se no desenvolvimento de empregos, e na criação de zonas residenciais e comerciais, principalmente em *Stratford*, onde se irão realizar os Jogos Olímpicos de 2012.

Londres é uma importante cidade não só a nível europeu, mas também para o resto do mundo. A sua herança como capital do Império Britânico foi muito importante para o desenvolvimento do porto comercial, e fez com que hoje se procurasse reestruturar a frente ribeirinha, de forma a não perder a ligação com o sinuoso rio Tamisa.

Em termos de tráfego de cruzeiros o Porto de *Southampton*, no Sul da Inglaterra, continua a liderar em 2009 ao registar mais de 1 milhão de turistas o que se fica a dever ao facto de ser o principal porto de partida e chegada do Reino Unido para os milhares de turistas, nomeadamente britânicos, que realizam cruzeiros, e que são, actualmente, o primeiro mercado emissor da Europa e o segundo do mundo, a seguir aos americanos. Acresce, ainda, o facto de ser o porto base para as viagens realizadas pelos navios da *Cunard* e da *P&O*.

O rio Tamisa de facto perdeu o seu favoritismo por parte das companhias de navegação, pelos factos anteriormente narrados. A proximidade relativa de *Southampton* a Londres (cerca de 100 km) aliada a águas mais profundas permitiu o desenvolvimento do sector portuário e fez dela a maior cidade portuária da costa sul de Inglaterra. Por esta razão quando se fala de turismo de cruzeiros no Reino Unido e mais concretamente em Londres se refere o Porto de *Southampton* como sendo o porto marítimo da capital.



### 3.2 Barcelona

A cidade de Barcelona tem passado por importantes projectos ao longo do último século, como muitas outras cidades europeias que têm elaborado projectos de renovação dos seus portos, como política urbanística. O ordenamento do litoral de Barcelona tem sido particularmente importante para a zona portuária, que tem crescido a par com a evolução da própria urbe.

O GATCPAC (um grupo de arquitectos catalães da década de 1930) elaborou planos onde se incorporava o esquema da grelha definida por *Cerdà* com edifícios autónomos na zona portuária, criando uma relação entre a cidade e o porto. Os edifícios seriam de uso colectivo e sobre eles existiriam planos para a expansão das áreas circundantes e infra-estruturas. Nenhum dos planos se realizou devido à crise económica, à Guerra Civil Espanhola, e ascensão de Franco ao poder. Barcelona ficou dependente de Madrid, e já não havia apoios nem investimentos na cidade.

Só no final dos anos 60 é que se começam a elaborar novos planos, volta-se a discutir os projectos dos anos 30, mas estes eram demasiado virados para um estilo Internacional, e agora pretende-se algo que privilegiasse a identidade catalã. Em 1967 é desenhado um plano para *La Barceloneta*, impulsionado por proprietários industriais da zona, onde se propõe a valorização imobiliária do território, e o fim dos seus usos portuários, mantendo a linha férrea que separa a cidade nova da antiga. Apesar do plano ter sido aceite pela cidade, o Colégio de Arquitectos Catalães propunha um desenvolvimento projectual que preservasse a estrutura histórica da *Barceloneta*.

Através de um concurso de ideias lançado pelo Colégio de Arquitectos Catalães em 1971, ganho pelo Arquitecto *Manuel Solà-Morales*, foram enunciados dois pontos fundamentais na concepção de projectos para a frente de água de Barcelona: como se devem integrar as novas tipologias urbanas em zonas de carácter histórico, e como criar vínculos entre parcelas urbanas distintas através do desenho.

Com o fim do regime ditatorial de Franco, e o regresso da democracia em 1979, chega uma nova mentalidade, em que a principal inspiração define que Barcelona deve ser reconstruída a partir do seu interior, de modo a que o território não se torne desagregado, mantendo o ideal da “abertura da cidade ao mar”. Foram realizadas várias intervenções em espaços públicos, como parte integrante de projectos de reabilitação do centro e periferia, onde se recuperavam praças e outros equipamentos. As indústrias tinham começado a abandonar a cidade, procurando mais espaço a menores preços para poder investir no seu desenvolvimento tecnológico, tornava-se indispensável a reestruturação do sistema urbano para acomodar estas alterações.

*“Barcelona puede ser vista como paradigma de las controvertidas relaciones entre ciudad y su puerto. Siendo una ciudad que se lo debe casi todo a su puerto, hasta ace dos décadas se habían convertido en organismos autónomos e independientes.”* (Busquets, 2001)

Em 1986 nomeou-se Barcelona para receber os Jogos Olímpicos de 1992, o que assegurava meios legais e financeiros para avançar rapidamente com a renovação da frente de água da cidade. A zona portuária estava em ruína, as praias tinham sido utilizadas para descargas de entulho, as linhas ferroviárias dividiam a cidade, e as indústrias abandonavam esta zona à procura de espaços mais amplos. E agora, com um pretexto tão atraente para novos investidores, surgiram os meios para se projectar grandes soluções infra-estruturais, em vez de pequenos projectos como os feitos anteriormente.

Para se aproveitar ao máximo esta oportunidade, foi importante integrar as quatro zonas olímpicas no interior da cidade, de modo a criar novas centralidades, e construir a Cidade Olímpica (alojamento dos atletas) na zona ribeirinha. O primeiro passo foi reduzir a barreira de infra-estruturas na faixa litoral, soterrando uma ramificação ferroviária, e sobrelevando os acessos viários. Deste modo, e principalmente na zona de *Moll de La Fusta*, surgiram soluções que usavam essa diferença de níveis para fazer da cobertura dos túneis espaços públicos, e criar passagens que restabeleciam o acesso da *Rambla* ao litoral. Surgiram novos usos para as antigas áreas portuárias como terminais para passageiros, aquário, clubes fluviais, parques para automóveis, centros de negócios, Universidade e centros culturais.

Outro projecto fundamental nos últimos anos em Barcelona é a Diagonal Mar. A Avenida Diagonal atravessa a cidade de ponta a ponta, facilitando o acesso do exterior da cidade, e segundo o plano de *Cerdà*, deveria chegar ao mar na zona da foz do rio Besòs, mas apenas chegou até à Praça das *Glòries*, a 3km do mar. Mais uma vez Barcelona recorre à organização de um grande evento para obter os recursos necessários para uma operação urbana de grandes dimensões, tal como já havia feito na Exposição Universal de 1888, Exposição Universal de 1929, Congresso Eucarístico de 1952, e nos Jogos Olímpicos de 1992. Como não teve tempo para se candidatar a um evento, a cidade criou um novo evento com apoio da UNESCO: Fórum Internacional de Culturas de 2004, a ser realizado precisamente na foz do rio *Besòs*.

Este mega projecto tinha fixado alguns objectivos fundamentais: a reconquista do litoral através de marinas, áreas de banhos, ecossistemas costeiros, e parques; integração das instalações existentes como a central eléctrica, estação de tratamento de esgotos, e incinerador; criação de interface entre a cidade e o mar; restauração dos solos e envolventes marinhas; e criação de um novo centro urbano, com centro de congressos, universidades, hotéis, e novas zonas residenciais.

Ao fazer-se a integração da estação de tratamento de esgotos e do incinerador, foram feitos melhoramentos tecnológicos de modo a minimizar a poluição. Estes equipamentos foram cobertos por espaços públicos criando uma nova linha costeira, com uma extensa esplanada para o mar, que faz a ligação com a Avenida Diagonal. Foi construída uma plataforma para receber o zoo marinho de Barcelona, e um dique para proteger a nova marina de *Sant Adrià*. Criou-se uma zona de banhos alternativa, projectada pelo arquitecto *B. Galí*, cuja envolvente forma dunas artificiais para proteger a vegetação, com dois anfiteatros ao ar livre. Surgiram novos hotéis associados ao novo centro de congressos, e ao edifício do Fórum que simboliza o delta do rio *Besòs*, projectado por *Herzog & de Meuron*.

Barcelona esteve sempre distante do seu porto, as barreiras foram surgindo ao longo do tempo, em vez de se desvanecerem. Só com os grandes eventos é que se conseguia ter interesse por parte dos investidores. A cidade explorou as intervenções na sua frente de água como um projecto de conjunto, respeitando o Plano General de 1976, através da integração das zonas urbanas pré-existentes, com os novos desenhos, e dando importância ao papel do espaço público no litoral como dinamizador.

O facto das indústrias, que sempre ocuparam a zona portuária de Barcelona, se terem afastado da cidade apenas deixou ao abandono zonas expectantes, que crescem agora, e são palcos de projectos novos, como o 22@, um quarteirão industrial perto do Fórum *Besòs* em projecto de reconstrução que pretende promover novos sectores empresariais, e imobiliários.

Esta aproximação ao mar da cidade, o conceito urbano e contemporâneo que tem tido fruto das necessidades por que passou, fez dela na actualidade o maior porto da Península Ibérica em termos de cruzeiros turísticos.

O desenvolvimento que a indústria teve na Catalunha permitiu um desenvolvimento do porto que definitivamente abriu as portas ao desenvolvimento da actividade turística, a procura por parte do turismo sempre foi uma constante ao longo de todo o século XX quer pelas razões já explanadas anteriormente quer pelo facto de Barcelona estar no centro geográfico do mediterrâneo e principalmente entre Espanha e França, razão pela qual foi sempre preservada a identidade de porto de refúgio precisamente pelo facto de ser uma cidade abrigo para os estrangeiros.

A diversidade cultural que esta característica originou deu por sua vez origem a uma nova diversidade cultural enriquecida com os variados contributos de todos quantos escolheram Barcelona para sua nova casa. Este carácter vanguardista e ao mesmo tempo cosmopolita da cidade tornaram-na muito apelativa para o turismo em especial para o turismo de cruzeiros.

Assim e apesar de se ter verificado uma quebra de 6 pontos percentuais em relação a 2008 o porto de Barcelona mantém a liderança dos portos da península Ibérica com 796 escalas de cruzeiro, mais que o somatório de todos os portos portugueses (719) e registou 2 151 465 passageiros, que apesar de diminuir as escalas aumentou o numero de passageiros em 4% o que a manteve em primeiro lugar na península detendo 31% do mercado Ibérico. (Fonte: Relatório de Actividades da APL 2009)

## **4. Vertentes da Sustentabilidade**

A sustentabilidade está na ordem do dia, veio para ficar e é um dos temas mais fortes da agenda mundial, não só do ponto vista ecológico e ambiental mas também social.

As grandes empresas mundiais e mesmo as nacionais já despertaram para a questão, já puseram em marcha planos de desenvolvimento e crescimento sustentável e dedicam-lhe cada vez mais meios e energia. O número de relatórios aumenta significativamente de ano para ano e há já negócios, nomeadamente o da consultoria, a explodir à sua volta. O aumento dos associados do Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável, a BCSD Portugal – criado em 2001 pela *Sonae*, *Cimpor* e *Portucel*, inicialmente com o objectivo de divulgar o conceito e as directrizes a respeitar – espelha o interesse do sector empresarial. O BCSD arrancou com 36 empresas e hoje já ultrapassa os 100 associados. Sendo a APL uma das entidades que lhe está associada.

Para as empresas, a sustentabilidade é uma questão de sobrevivência, de poupança de custos, de minimização de riscos e maximização de lucros, mas será também cada vez mais uma imposição para entrar em mercados exigentes e sofisticados e em concursos internacionais.

Já as pequenas e médias empresas (PME), mais de 90% do sector empresarial português, estão praticamente adormecidas, e acabarão por entrar na onda arrastadas pelas grandes instituições, que no futuro não irão negociar com quem não respeite os códigos de conduta e as regras definidas no âmbito da sustentabilidade. ([http://comunidade.sol.pt/blogs/energia/archive/2008/08/13/Sustentabilidade\\_2C00\\_-precisa\\_2D00\\_se\\_2100\\_.aspx](http://comunidade.sol.pt/blogs/energia/archive/2008/08/13/Sustentabilidade_2C00_-precisa_2D00_se_2100_.aspx))

Quem quiser prosperar e prestar serviços às grandes multinacionais e cadeias de distribuição alimentar e de bens de consumo tem mesmo de trilhar o caminho da sustentabilidade. Mais cedo ou mais tarde o consumidor, especialmente aquele que tem maior poder de compra, irá ser sensível à questão e não aceitará, por exemplo, comprar produtos de empresas poluidoras ou que não têm comportamentos éticos. Mas até lá o caminho a trilhar ainda é longo, até porque nem todos podem puxar os ‘cordões à bolsa’. O novo regulamento do consumidor, em discussão no grupo parlamentar do Partido Socialista, terá em linha de conta a sustentabilidade. Resta saber de que forma.

O empenho das grandes instituições é evidente, mas também não deixa de ser verdade que se estão a dar os primeiros passos nesta matéria, não só em Portugal mas também um pouco por toda a Europa. E há mesmo especialistas a defender que muitas instituições ainda estão sobretudo numa fase de «*green painting*». Ou seja, há muita comunicação, muito *marketing* e relatórios onde se enumera sem estratégia, um conjunto de actividades desenvolvidas sob o chapéu do conceito. Mas há que descolar do *marketing* e aprofundar o tema.

Por exemplo, a banca, um dos sectores mais activos e com mais projectos na área da sustentabilidade, ainda não tem produtos financeiros que discriminem positivamente os clientes que recorram ao crédito para comprar carros mais amigos do ambiente. Também não diferencia a nível de juros quando concede crédito a quem reabilite edifícios dinamizando as cidades ou construa respeitando critérios de sustentabilidade, como a eficiência energética ou a reciclagem de entulho – a chamada construção sustentável.

O próprio Governo tem estado praticamente alheio à questão da sustentabilidade, posicionando-se atrás das grandes empresas, que são quem claramente lidera o processo. Só recentemente criou a obrigatoriedade de apresentação de relatórios e projectos de sustentabilidade para as empresas e os institutos tutelados pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. E até agora os concursos públicos para a construção de grandes obras públicas ignoravam o tema e não há qualquer plano de benefícios, nomeadamente fiscais, para quem implemente medidas sustentáveis. Reconhecidamente, há um atraso na implementação das políticas públicas.

A Secretaria de Estado das Obras Públicas, admite que tem havido falhas, mas garante que as coisas mudaram e que Estado vai dar o exemplo e dinamizar o processo. Afirma que os cadernos de encargos dos novos concursos públicos impõem a existência de boas práticas e valorizam quem está empenhado em cumprir critérios de sustentabilidade ambientais e sociais. E todas as grandes empresas que tutela – TAP, CTT, ANA, Estradas de Portugal e institutos e reguladores – estão neste momento a desenhar projectos individuais de sustentabilidade.

Mesmo a Comissão do Mercado de Valores Mobiliários, que nos últimos anos tem introduzido, com sucesso, na vida das empresas a obrigatoriedade do cumprimento das regras de boa governação, ainda não tem qualquer recomendação directamente relacionada com a sustentabilidade. Embora a questão da governação já seja em si um dos princípios de sustentabilidade a ter em conta em índices como os prestigiados *FTSE4Good* ou o *Dow Jones Sustainability*, onde estão, num ou noutro, empresas como a Brisa, a Portugal Telecom e o BES.

Os três pilares da sustentabilidade, estão inseridos no âmbito da responsabilidade social das empresas, são o ambiente, o social e o económico.

O ambiente diz respeito a tudo o que está relacionado com o impacto da actividade as empresas no meio ambiente, desde o consumo de recursos, à produção de agentes poluidores, às alterações climáticas, ao tratamento de resíduos, à reciclagem, e entre outros, à eficiência energética. Já o económico e social subdividem-se em: ética, governação, sociedade comunitária (filantropia, mecenato), recursos humanos (direito ao trabalho, não discriminação de género ou

credo e higiene e segurança), mobilidade, qualidade de vida, e, entre outros, emigração e exclusão social. ([http://www.qualidadeonline.com/images/stories/Revista\\_Qualidade/PDF/RQ07.pdf](http://www.qualidadeonline.com/images/stories/Revista_Qualidade/PDF/RQ07.pdf))

“Hoje sustentabilidade já não é só uma questão de *marketing*, é uma questão de competitividade e desafios”.<sup>17</sup>

A grande vantagem do transporte marítimo é a sua gigantesca capacidade de carga. Consegue transportar enormes quantidades de mercadorias e passageiros de uma ponta do globo para a outra. Nesta perspectiva não se vislumbra, num futuro próximo, qualquer "concorrente" para este meio de transporte. Não havendo possibilidade de o substituir é necessário adaptá-lo à mobilidade futura. Tal como no avião, existem tecnologias que permitem consumir menos energia mas em relação ao comboio e ao automóvel, o barco continua bastante atrás numa óptica de mobilidade sustentável. A solução é a contínua aposta na investigação. O desenvolvimento dos portos e sua ligação com outros meios de transporte é também um sector essencial para o desenvolvimento do transporte marítimo.

O transporte marítimo no presente e apesar de comparativamente ao avião (meio de transporte mais democratizado para viagens de férias e lazer) ser muito menos poluente, quer pela capacidade de numero de passageiros quer pelo tipo de esforço e tecnologia, tem consumos energéticos “per capita” muito aquém dos consumos de avião. Continua tendo grandes níveis emissores de gases poluentes, situação que está a começar a mudar, com a construção de novos navios, com o aparecimento de navios com preocupações ecológicas. O problema no entanto reside no tipo de combustível utilizado quer gera maiores quantidades de gases poluentes não só em quantidade mas e sobretudo pelo tipo de gases contendo duas mil vezes mais sulfato do que as emissões de uma auto-estrada nos Estados Unidos ou na Europa.

A poluição de camiões ou autocarros foi reduzida em 90 por cento nas últimas décadas, mas as emissões de navios, que utilizam o mesmo tipo de tecnologia energética, subiram sem qualquer acompanhamento. A redução da poluição pode passar pelo abrandamento da velocidade dos navios perto das costas e a utilização de combustível menos poluente quando se aproximam dos portos.

Alguns portos, como o de Roterdão e o Los Angeles, já impuseram as suas próprias restrições na emissão de fumos poluentes dos navios à entrada nas suas águas.

---

<sup>17</sup> Retirado do jornal semanário Expresso de 7 de Junho de 2008 [Em linha] disponível em [www.expresso.pt](http://www.expresso.pt)

Os investigadores estudaram as emissões de sulfatos e óxido nitroso e a forma como estas se alastravam para a terra<sup>18</sup>.

O conceito de Turismo Sustentável habitualmente muito colado à preservação da natureza e da biodiversidade, também pode ser aplicado a cidades como forma de desenvolvimento económico, social e ambiental mas também de preservação cultural e patrimonial.

A Carta Europeia de Turismo Sustentável teve origem num estudo sobre o Turismo nas Áreas Protegidas realizado pela Federação EUROPARC, que culminou com a publicação do relatório “Loving Them to Death” em 1993, no qual se defende uma forma menos intensiva de turismo que compatibilize e integre os aspectos ambientais, culturais e sociais com o desenvolvimento económico nestes espaços.

Com o objectivo de pôr em prática as conclusões do referido relatório a Federação dos Parques Regionais de França constituiu um grupo com representantes europeus de áreas protegidas, operadores turísticos e ONGAs, que redigiu a Carta, indo assim, ao encontro das prioridades mundiais expressas nas recomendações da Agenda 21 (adoptada na Convenção do Rio em 1992) e do 6º programa de acções comunitárias para o desenvolvimento sustentável.

Os códigos de conduta poderão estabelecer orientações do sector empresarial que auxiliam as empresas a estabelecerem um compromisso global com o ambiente, tendo em vista a melhoria do seu comportamento ambiental e, em certos casos, o seu desempenho económico e social.

Podem assumir a forma de cartas ou declarações internacionais, como por exemplo a Carta Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável (EcoNETT, 2003), elaborada pela Câmara do Comércio Internacional, em 1991, que foi o primeiro código de conduta geral a ser criado para todo o tipo de organizações empresariais; a Carta do Turismo Sustentável ou Declaração de Lanzarote, acordada sob os auspícios da Organização Mundial de Turismo (OMT, 1995); as Directrizes Ambientais do Conselho Mundial de Viagens e de Turismo (Green Globe, 1994).

Na maior parte dos casos, os códigos de conduta surgem por iniciativa de operadores turísticos e de associações empresariais, mas também podem partir de organizações governamentais e de empresas, assentando, cada vez mais, no estabelecimento de parcerias público-privadas.

---

<sup>18</sup> Retirado do jornal on line disponível em <http://www.iol.pt/>, on line em 08-11-2007



#### 4.1. Aplicação da sustentabilidade:

Em relação aos impactos do turismo de cruzeiros não existem estudos específicos no entanto pelos estudos gerais do impacto que a actividade turística tem sobre as sociedades que acolhem turistas pode-se tirar algumas conclusões úteis para o presente estudo.

Procurou-se verificar quais os impactos positivos e negativos para poder avaliar a sustentabilidade, e assim avaliar se os primeiros são mais, ou menos, fortes que os segundos e assim aferir.

A seguinte análise turística foi retirada do artigo científico da autoria de Luís Ferreira sob o tema *Impactos do turismo nos destinos turísticos* editado em 2009.

A dimensão do fenómeno turístico mundial tem, nos últimos anos, apresentado uma evolução de crescimento. Em 2005, pela primeira vez, o número de chegadas turísticas internacionais ultrapassou a barreira dos 800 milhões, cifrando-se em 806 milhões. (OMT, 2007). Em 2007, as chegadas internacionais atingiram o número recorde de 903 milhões de turistas, o que equivale a um aumento de 6,6% em relação a 2006 (OMT, 2007). Entre Janeiro e Abril de 2008 as chegadas internacionais apresentaram uma taxa de crescimento próxima dos 5%, quando comparadas com igual período de 2007. (OMT, 2008)

O estudo de tendências da Organização Mundial do Turismo: Panorama 2020, aponta para uma previsão das chegadas turísticas internacionais em 2020, de 1,56 biliões (OMT, 2000). As previsões da OMT para a Europa, para 2020, apontam para 717 milhões de chegadas turísticas internacionais, correspondendo a uma quota de mercado de 46%, ajustando-se o crescimento de chegadas turísticas internacionais para 3% ao ano (OMT, 2003).

Este crescimento gera vários problemas na gestão dos destinos: congestão das infra-estruturas de transporte, pressão em alguns centros de cidades turísticas, em monumentos culturais, em museus e em espaços naturais com muita procura. (Frangialli, 2007 cit in Turismo, 2007).

No entanto, estes problemas são muitas vezes relegados para segundo plano dado o peso económico que o desenvolvimento do sector do turismo possui em vários países/regiões que o escolheram com o objectivo de atrair investimento, gerar emprego e promover o crescimento económico (Ferreira, 2004).

As receitas turísticas internacionais crescem para 625 biliões de euros em 2007, correspondendo a um incremento em termos reais de 5,6% relativos a 2006 (OMT, 2008). Por outro lado, na Europa as receitas turísticas internacionais representam 279,3 biliões de euros em 2005, correspondendo a um incremento em termos reais de 5,8% relativos ao ano anterior (OMT, 2006).

Assim, as estatísticas mais recentes mostram que as receitas turísticas internacionais ultrapassam os 640 mil milhões de euros, isto é, 1,8 mil milhões de euros por dia. O turismo surge como a segunda fonte de divisas de 46 dos 49 países menos avançados (Frangialli, 2007 cit in Turismo, 2007).

Face ao crescimento do fenómeno turístico, à importância económica para os destinos e à pressão exercida sobre os recursos culturais e ambientais importa analisar os impactos que o turismo gera nos destinos. Segundo Rushmann (1999), os impactos do turismo referem-se às modificações provocadas pelo processo de desenvolvimento turístico nos destinos. Mings e Chulikpongse (1994) referem que o turismo actua como um agente de mudança, trazendo inúmeros impactos às condições económicas regionais, às instituições sociais e à qualidade ambiental.

Deste modo, os impactos do turismo são a consequência de um processo complexo de interacção entre os turistas e as comunidades receptoras. Por vezes, tipos similares de turismo podem originar impactos diferentes, dependendo da natureza das sociedades em que ocorrem (Rushmann, 1999). A este propósito, Holloway (1994) e Mathieson e Wall (1996) argumentam que a extensão do impacto depende não só da quantidade, mas também do tipo de turistas que se deslocam a esse destino.

#### 4.1.1 Sustentabilidade económica.

O turismo tem-se revelado, em muitos países e regiões, como um motor importante de desenvolvimento económico. Em alguns casos, é o único elemento de dinamização económica de uma sociedade ou grupo em concreto, quer como saída de um subdesenvolvimento crónico, quer para se recuperar do fosso gerado por outras actividades outrora prósperas (Muñoz, 1996).

Alguns países/ regiões que, recentemente, passaram por processos de reestruturação política e económica, (por exemplo, o caso da Estónia) desejam, também agora, desenvolver o turismo com o objectivo de atrair investimento, promover o crescimento económico e gerar emprego (Jaakson, 1998).

Actualmente, não deixa de gerar surpresa o elevado nível de rendimento por habitante que auferem as regiões, cuja especialização é a actividade turística, destacando-se das outras actividades produtivas (Navarro, 2000; Muñoz, 1996).

Segundo o Programa das Nações Unidas para o Ambiente (UNEP, 2000), o turismo causa benefícios tanto para o país receptor como para o país de origem, principalmente nos países mais desenvolvidos, onde uma das principais motivações para as regiões é a sua promoção turística.

Tal como os outros impactos, o elevado desenvolvimento económico acarreta não só impactos positivos como impactos negativos.

#### 4.1.1.1 Impactos económicos positivos

O Programa das Nações Unidas para o Ambiente (UNEP, 2000) considera que os principais impactos económicos positivos do turismo são relativos aos governos com os benefícios fiscais provenientes do sector, tanto de uma forma directa, através de taxas e impostos relativos aos trabalhadores e empresas, como indirecta, como é o caso das taxas e tarifas incluídas nos serviços e bens fornecidos aos turistas. Conforme *Lee* (1996) refere no seu estudo sobre a Coreia do Sul, o turismo tem um desempenho melhor que a maioria das outras indústrias na criação de emprego e nas receitas em impostos e apresenta um desempenho moderadamente bom na distribuição do rendimento das famílias.

Também a UNEP (2000) aponta a criação de emprego como outro contributo do turismo, uma vez que a rápida expansão do turismo internacional resultou num acréscimo significativo de postos de trabalho.

O desenvolvimento da actividade turística também contribui para o desenvolvimento local, uma vez que induz os governos a construir e a melhorar as infra-estruturas, tais como: melhores condições de saneamento, melhor qualidade da água, estradas, electricidade e rede de transportes, entre outros. *Rushmann* (1999) acrescenta os seguintes impactos positivos do turismo:

- 1 - Aumento do rendimento dos habitantes locais;
- 2 - Expansão do sector da construção;
- 3 - A industrialização básica nas economias regionais;
- 4 - A modificação positiva da estrutura económica e social;
- 5 - Atracção da mão-de-obra de outras localidades.

De acordo com *Ignarra* (1999), os turistas desejam maximizar a sua satisfação, as empresas os lucros, e as comunidades receptoras os benefícios da actividade turística. Os impactos económicos positivos, identificados por *Ignarra* (1999), são os seguintes:

- 1- Aumento das receitas;
- 2- Criação de postos de trabalho;

3 - Estímulo ao investimento;

4 - Redistribuição de rendimento;

5 - Cobrança de impostos.

#### 4.1.1.2 Impactos económicos negativos

O Programa das Nações Unidas para o Ambiente (UNEP, 2000) salienta os seguintes impactos negativos do turismo:

1 - O turismo acarreta diversos custos, que podem ter consequências nefastas para os países de origem; no entanto os países desenvolvidos têm maior capacidade de beneficiar com o turismo do que os países em desenvolvimento;

2 - Nos pacotes de viagens turísticas do tipo “tudo incluído”, cerca de 80% dos gastos dos turistas e visitantes destinam-se às companhias aéreas, hotéis, entre outras companhias internacionais, que têm as suas sedes nos países de origem. Os trabalhadores e as companhias locais não beneficiam com este tipo de pacote turístico que, por isso, não contribui para o desenvolvimento da economia do destino (UNEP, 2000);

3 - Outra das desvantagens deste tipo de viagem turística prende-se com o facto de os turistas permanecerem toda a sua estada no local de alojamento, como é o caso dos *resort*, que dispõem de serviços completos, incluindo as visitas programadas, retirando qualquer possibilidade aos negócios locais (UNEP, 2000);

4 - Outro dos impactos negativos, advém do desenvolvimento de infra-estruturas que são essenciais para a actividade turística, mas que acarretam grandes custos para os governos locais, como é o caso da construção de aeroportos, dos acessos e de outras infra-estruturas. Por vezes as receitas fiscais também são penalizadas, devido aos benefícios financeiros, nomeadamente a redução dos impostos, que se traduzem em custos para os governos locais (UNEP, 2000);

5 - O último impacto negativo prende-se com a subida dos preços nas zonas turísticas e nas épocas de maior afluência, que afecta o custo de vida dos residentes (UNEP, 2000).

Para *Ignarra* (1999), o principal impacto económico negativo da actividade turística é a subida da inflação, ou seja, a concentração da procura turística por curtos períodos de tempo, provoca, inevitavelmente, a subida dos preços dos produtos e serviços. Outro impacto negativo, identificado por este autor, é o conjunto das possíveis mudanças estruturais em função da actividade turística, por exemplo: uma região predominantemente agrícola, ao desenvolver o turismo rural como uma

fonte de rendimento adicional, pode abandonar a actividade agrícola em função do turismo. A dependência económica da actividade turística é um impacto económico negativo (Ignarra, 1999).

*Rushmann* (1999) refere os seguintes impactos negativos:

1 - Os custos de oportunidade, ou seja, os efeitos da comparação entre os resultados provenientes dos investimentos realizados no sector turístico e os resultados de outros sectores da economia. Nos países em desenvolvimento, as populações abandonaram a sua actividade para procurarem emprego na indústria turística.

2 - Por outro lado, a necessidade de importar produtos do exterior para satisfazer as necessidades dos turistas, provoca uma saída de moeda que nem sempre os rendimentos em moeda estrangeira dos turistas conseguem superar.

3 - A dependência excessiva do turismo tem levado alguns países ao colapso económico, quando o número de turistas diminui.

4 - A sazonalidade da procura turística, que se caracteriza pela concentração de turistas em determinadas localidades durante certas épocas do ano e pela sua ausência quase total noutras, provoca transtornos e efeitos económicos negativos consideráveis nas localidades receptoras.

#### 4.1.2 Sustentabilidade Social.

De acordo com a OMT (1980), a relação entre os turistas e a população local tem tido o grande mérito de suportar a paz e o entendimento entre as nações.

As razões para viajar a outro país estão associadas ao conhecimento de novas culturas, novos costumes e tradições. Estão precisamente nestas diferenças, de aspecto físico e de comportamento cultural entre o visitante e o residente, as causas do mútuo interesse e de atracção que são substituídas por antipatia e agressividade.

Esta realidade tornou-se evidente com a massificação do turismo, habilitando a viajar quase todos os estratos socioeconómicos, conduzindo a consequências, como o efeito de demonstração – a imitação de comportamentos, a mudança de linguagem usada no destino, a prostituição, a droga, o jogo e muitas vezes o vandalismo (Rátz, 2002). Os turistas, considerados como estranhos nos destinos, são também vítimas de roubos e crimes perpetrados pela comunidade local, que entendem estas acções como forma de restabelecer o equilíbrio (Archer e Cooper, 1998). Os diversos autores identificam impactos socioculturais positivos e negativos que, de seguida, se referem.

#### 4.1.2.1 Impactos socioculturais positivos

De acordo com a UNEP (2000), surgem como impactos socioculturais positivos do turismo os seguintes:

- 1 - O cultivar do orgulho das tradições culturais;
- 2 - A promoção do artesanato;
- 3 - A realização de eventos culturais e festivais, onde as populações locais são os protagonistas;
- 4 - A redução da emigração dos locais rurais para as grandes cidades;
- 5 - A criação de novos postos de trabalho;
- 6 - O desenvolvimento de novos acessos, serviços e infra-estruturas.

*Rushmann* (1999) acrescenta a estes impactos, a valorização da herança cultural, uma vez que o interesse dos turistas pela arte, o teatro, a música, o artesanato e a gastronomia local, incentiva as populações a apreciarem e a desenvolverem a sua cultura.

A valorização e preservação do património histórico é outro impacto positivo, associado ao turismo, pois com o desenvolvimento da actividade, os monumentos e os prédios com valor histórico tornam-se uma atracção fundamental para os turistas. Perante este potencial turístico, os governos procedem à sua restauração e conservação (*Rushmann*, 1999).

De acordo com *Godfrey* e *Clarke* (2000), as mudanças socioculturais estão relacionadas com a qualidade de vida local e com o sentimento de pertença, com a identificação com o local. Esta foi a realidade que se encontrou na análise dos impactos socioculturais em *Lumbini*.

#### 4.1.2.2 Impactos socioculturais negativos

Uma área em que os aspectos negativos do turismo se fazem sentir, está relacionada com a exploração dos costumes e da cultura local. De acordo com *Ignarra* (1999), a procura excessiva de artesanato pode alterar os processos produtivos, para satisfazer o crescimento da procura, sendo de esperar também uma tendência para padronizar o tipo de artesanato que tem mais procura.

Também para a UNEP (2000), a adaptação à cultura turística, sugere o mesmo sentimento de padronização. Os turistas quando visitam um local procuram lembranças e artesanato, em alguns destinos turísticos, os artesões alteram a forma original do produto para agradarem aos turistas.

O choque de culturas surge como outro dos impactos negativos. O turismo envolve a deslocação de pessoas de diferentes locais geográficos, o que pode conduzir a um choque de culturas, resultante das diferenças culturais, étnicas, religiosas, de valores e de língua. Neste contexto, *Altman e Finlayson* (1993) e *Swain* (1989) advogam o envolvimento das comunidades locais no processo de gestão dos destinos turísticos, suportada por uma estratégia de desenvolvimento do turismo que faça uma referência especial a esse envolvimento como forma de ultrapassar estes impactos negativos. Outro aspecto social negativo, analisado por *Crotts* (1996) e *Kelly* (1993) e que continua a merecer atenção dos investigadores, tem a ver com o problema do crime. *Smith* (1990) também estudou outros impactos sociais negativos, como a prostituição, o alcoolismo, a delinquência juvenil e o consumo de drogas.

#### 4.1.3 Sustentabilidade Ambiental.

Excessos, má gestão e mau planeamento no desenvolvimento do turismo têm efeitos determinantes no ambiente dos destinos. Em muitos destinos, a exploração descontrolada do desenvolvimento do turismo exerce pressão sobre o ambiente natural, alterando a sua envolvente.

A qualidade ambiental, tanto natural como humana, é essencial para o turismo, embora em determinadas situações a relação do turismo com o ambiente seja complexa, pois envolve muitas actividades que têm efeitos ambientais adversos (UNEP, 2000).

Os impactos negativos do desenvolvimento turístico podem gradualmente destruir os recursos naturais de que dependem. Muitos destes impactos estão directamente ligados à construção de infra-estruturas, nomeadamente estradas, aeroportos e das instalações turísticas. Por outro lado, o turismo tem o potencial de criar efeitos benéficos no ambiente, contribuindo para a sua protecção e conservação (UNEP, 2000).

Com um crescimento médio anual de 3,15% previsto para o turismo até 2011 (WTTC, 2001), os impactos sobre o meio ambiente também vão intensificar-se. Esta consciencialização tem levado os governos dos países receptores a tomar medidas para uma evolução dos aspectos favoráveis do turismo, tendo em consideração a protecção ambiental.

Porém, muitos críticos acreditam que o turismo é a primeira causa da poluição e degradação ambiental (Middleton e Hawkins, 1998, p. 4). No entanto, a avaliação dos impactos no meio ambiente é difícil de medir por cinco razões (Ruschmann, 1999, p. 34):

1 - Pelo facto de o homem estar a viver e a modificar a terra há milhares de anos;

2 - Impossibilidade de dissociar o papel do homem do da natureza;

3 - Complexas interacções do fenómeno turístico;

4 - Descontinuidade espacial e temporal entre causa e efeito;

5 - Dificuldade na selecção dos indicadores, criando a questão sobre quais utilizar e o que significam.

Neste contexto importa observar os efeitos positivos e negativos dos impactos ambientais.

#### 4.1.3.1 Impactos ambientais positivos

De acordo com as conclusões do 6º Fórum Europeu do Turismo, o sector do turismo pode contribuir consideravelmente para a conservação do património natural e cultural – um processo que requer responsabilidade, integridade, cooperação e empenho de todas as partes interessadas (ETF, 2006).

*Rushmann* (1999) apresenta os seguintes impactos ambientais positivos do desenvolvimento da actividade turística:

1 - Criação de programas de preservação para áreas naturais, lugares com valor arqueológico e monumentos históricos;

2 - O investimento no turismo, passa por medidas de preservação e conservação ambiental, com o objectivo de manter a qualidade e a atracção dos recursos naturais;

3 - Promove-se a descoberta e a acessibilidade a regiões naturais não exploradas através de programas específicos;

4 - O rendimento da actividade turística, quer de forma indirecta (impostos), como de forma directa (taxas), proporcionam as condições financeiras necessárias para a implementação de equipamentos e de medidas de preservação;

5 - A nível ecológico, verifica-se uma utilização mais racional dos espaços e a valorização do contacto directo com a natureza.

O Programa das Nações Unidas para o Ambiente (UNEP, 2000), destaca como impactos ambientais positivos:

1 - Contribuições financeiras;

2 - Aperfeiçoamento da gestão e planeamento ambiental;



3 - Aumento da sensibilidade em relação aos problemas ambientais;

4 - Conservação e protecção ambiental.

*Ignarra* (1999) salienta ainda a preservação de grandes extensões de florestas e de redes hidrográficas: se estas não fossem rentabilizadas através do turismo, as populações locais tenderiam a destruir as florestas para a exploração da madeira.

#### 4.1.3.2 Impactos ambientais negativos

A construção de empreendimentos turísticos, assim como toda a construção de infra-estruturas (estradas, redes de esgotos e água), comportam diferentes tipos de impactos ambientais, que podem conduzir a graves implicações no meio ambiente natural, através de alterações de paisagem, de estruturações ecológicas e efeitos urbanizadores descontrolados (Alvarez, 1996).

A fase da exploração das instalações turísticas regista uma série de impactos ambientais sobre diferentes elementos: água, resíduos, contaminação e sistemas naturais (Alvarez, 1996). Importa referir que os impactos produzidos na fase da construção podem perdurar e agravar-se na fase da exploração, se não se tomarem medidas oportunas (Martí e Ragué, 1994).

*Rushmann* (1999) divide os impactos ambientais negativos da seguinte forma:

1 - Poluição do ar, da água e poluição sonora;

2 - Destruição da paisagem natural;

3 - Destruição da fauna e da flora;

4 - Degradação da paisagem, de locais históricos e de monumentos;

5 - Acumulação de turistas no espaço e no tempo, contribui para a sobrecarga dos serviços e das infra-estruturas;

6 - Existência de conflitos durante a época alta do turismo, em que a convivência entre residentes e turistas nem sempre é amigável, podendo decorrer situações de tensão social;

7 - Aumento da competitividade, pois embora a actividade turística empregue grande parte dos trabalhadores das localidades, existe uma certa concorrência com as outras actividades (ex.: agricultura, pesca).

De acordo com *Morey* (1991), os ecossistemas têm uma determinada capacidade de acolhimento para assimilar um certo número de turistas, mas quando se supera o limite dessa capacidade,

podem produzir-se modificações importantes no meio envolvente, que conduzirão, sem dúvida, a uma perda de bem-estar. Um exemplo deste tipo de impactos ambientais negativos é o caso das Ilhas Baleares provocado pelo turismo de massas que se traduziu em:

- 1 - Contaminação sobre as águas do litoral como consequência das novas urbanizações hotéis e outros alojamentos turísticos e o aumento das embarcações desportivas;
- 2 - Desaparecimento e degradação de espaços naturais causados pela transformação de comunidades naturais em espaços urbanizados sem vegetação;
- 3 - Transformação dos espaços agrícolas, devido ao abandono por parte dos agricultores;
- 4 - Eliminação da flora e da fauna local, por acção directa de ocupação do espaço pelas construções turísticas;
- 5 - Degradação da paisagem, sobretudo a do litoral, por hotéis e urbanizações, e a paisagem rural por segundas residências;
- 6 - Degradação dos monumentos artísticos e lugares históricos e jazidas arqueológicas; (7) Perda de identidade cultural e histórica (Morey, 1991).

Outros impactos ambientais negativos foram, ainda identificados:

- 1 - Aumento do volume de resíduos sólidos e de águas residuais produzidas;
- 2 - Aumento do consumo da água potável pelos empreendimentos turísticos.
- 3 - Aumento da poluição nas zonas turísticas devido ao aumento do trânsito e de emissões de gases atmosféricos prejudiciais. Este aumento de fluxo rodoviário traz consigo também a poluição sonora. (No caso presente deveremos somar a estes os efeitos da libertação de gases pela queima de combustível do próprio cruzeiro)
- 4 - Aumento da percentagem de incêndios, provocados por erros de certos visitantes (Morey, 1991).

## 4.2. Planear a Sustentabilidade

A melhor forma de potenciar os efeitos positivos e reduzir os efeitos negativos, será em primeiro lugar consciencializar a população dos efeitos que ora uns ora outros poderão ter na sociedade.

Como ficou demonstrado os efeitos do turismo são transversais a toda a sociedade, beneficiando se positivos mas também prejudicando se negativos, razão pela qual se deverá criar consciência sustentável nas actuais gerações como forma de prestar um melhor serviço a quem nos visita mas acima de tudo a nós próprios e a quem está dependente do nosso bom desempenho (as gerações futuras).

Existem sem dúvida factores comuns à sustentabilidade de uma forma geral que sem sombra de dúvida deverão ser empregues no caso presente de estudo, especificamente os que se relacionam com a emissão de gases poluentes numa primeira abordagem como forma de minimizar o impacto na cidade com, por exemplo, o investimento em novas tecnologias que promovam a produção de meios menos poluentes, sendo esta uma preocupação na construção dos novos navios mas tal se deverá também reflectir nos navios já em funcionamento para poder garantir uma mais eficaz sustentabilidade de todo este processo.

Claro que para além dos impactos ambientais há que garantir os restantes factores porque é muito importante que permitam manter e promover a existência da realidade que é Lisboa no presente pelo máximo de tempo possível e só assim promover de uma forma sustentável este destino.

## 5. Linhas orientadoras para o futuro

### 5.1 Linhas de orientação

Segundo o Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa, realizado pela Câmara Municipal de Lisboa, vai permitir reformular a oferta turística em terra como resposta ao aumento da procura, a sua localização permitirá a criação de uma série de oportunidades para renovação de um espaço nobre da frente ribeirinha, entre a principal estação ferroviária de Lisboa e o Terreiro do Paço, e de forma a valorizar as ligações directas e pedonais à cidade histórica. Esta acção poderá proporcionar um impulso na renovação urbana dos bairros históricos, no entanto as poucas notícias que têm vindo a público apenas focaram as polémicas promovidas por alguns intervenientes da comunicação social. (fig. 9, 10 e 11)



Fig. 9

Fonte: <http://lmcshipsandthesea.blogspot.com>

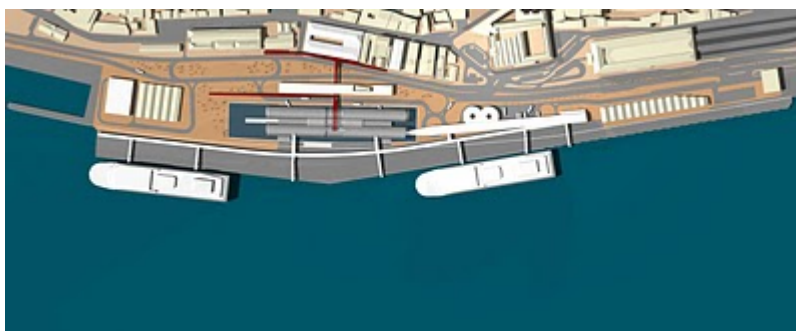


Fig.10

Fonte: <http://lmcshipsandthesea.blogspot.com>



Fig.11

Fonte: <http://lmcshipsandthesea.blogspot.com>

Apesar de desde o início se ter comprometido no fomento do diálogo, a APL com a CML, no que diz respeito ao desenvolvimento do projecto, a realidade é que esse diálogo, a existir, pouco tem passado para a opinião pública, ficando uma incógnita sobre a real articulação deste projecto com o tecido urbano e social envolvente, que se torna de máxima importância. Terão os habitantes locais uma participação de futuro mais activa do que tem tido até ao presente? Estarão os bairros históricos preparados para o impacto com esta nova realidade? Têm os bairros históricos capacidade para absorver este aumento de visitantes? Existem políticas para o turismo de cruzeiro em Lisboa e quem abrange essas políticas, que actores sociais estão envolvidos?

Efectivamente as opções de terrenos disponíveis afectos à APL são diminutos, não estando em questão a necessidade da construção de um novo terminal de cruzeiros na cidade, terá sido esta a opção possível. No entanto a discussão deveria ser alargada, já que o desenvolvimento portuário, urbano e turístico da frente ribeirinha implica com toda a cidade e não apenas com a APL, com os turistas de cruzeiro e seus promotores.

Motivadas também pela falta de informação, muitas foram as reflexões, quer nos jornais quer em fóruns de internet sobre o novo terminal, o impacto do edifício, a barreira arquitectónica, a sensação de auto-suficiência de uma estrutura de ruptura com a cidade. Esta questão da auto-suficiência do novo cais tem sido uma das questões que mais tem assombrado os comerciantes e população em geral pela incerteza do seu envolvimento no futuro com o turismo dos cruzeiros.

Por outro lado a incerteza e a indefinição do futuro das actuais estruturas portuárias activas, tem também fomentado a especulação sobre os edifícios e as estruturas dos cais da Rocha Conde D'Óbidos e de Alcântara, sobre os quais ainda existem dúvidas sobre futuras utilizações, sendo uma das propostas a criação no cais da Rocha Conde de Óbidos a instalação de um novo Museu da APL, no entanto ainda sobra a estrutura do cais de Alcântara que supostamente será absorvida pelo futuro cais de contentores. A actual estrutura do cais de Santa Apolónia será integrada no novo cais de Lisboa.

Se um dos factores positivos é a proximidade do novo cais à cidade histórica, esta aproximação promoverá um afastamento inevitável de um dos pólos mais visitados da cidade, a zona monumental de Belém, que poderá sentir uma quebra na procura.

Um dos factores positivos que tornam este projecto aliciante é a sua proximidade aos bairros históricos de Lisboa, ora este factor se for bem gerido poderá ser positivo no entanto devido ao estado de carência de estruturas de suporte poderá ser bastante gravoso para a manutenção da rede social que ainda existe nestes bairros, podendo-se vir a verificar um fenómeno de gentrificação, perdendo assim carácter e atractividade.

Outra característica negativa é o efeito da estrutura do novo cais, visto a partir de Alfama, uma vez que a estrutura tem dimensões consideráveis tanto de comprimento mas sobretudo de altura (cerca de 650m por 8m). No entanto o estacionamento de cruzeiros no novo cais marcará de forma indelével a visão futura do rio para quem o avista a partir de qualquer miradouro dos bairros históricos.

Outro factor assinalado é a falta de articulação entre as diversas entidades intervenientes em todo o processo turístico, quer entre a APL a Câmara Municipal de Lisboa, o IPPAR, o Instituto Português de Museus, as Associações de Comerciantes e Hotelaria enfim uma série de intervenientes, entre os quais não existem quase parecerias com vista a um desenvolvimento futuro do turismo em Lisboa.

A cidade contemporânea funciona em rede, este é um facto adquirido, no entanto a circulação através da rede preexistente pode estar comprometida por diversas razões; quer pela sazonalidade dos cruzeiros quer pela forma não continua de chegadas e partidas tornando difícil a programação de transportes públicos para dar resposta a estas procura súbitas e desritmadas.

Uma vez que se tem verificado uma crescente procura de outros produtos turísticos por parte destes viajantes, particularmente nos arredores de Lisboa pode-se propor a utilização dessas redes como forma de aumentar a abrangência e diversificação de ofertas muito além do produto Lisboa.

Um factor da maior importância será a auto-suficiência da estrutura proposta, uma vez que dela constam áreas comerciais, um hotel e restaurantes, que sendo à partida anunciados como para comerciantes locais, o mesmo poderá não se vir a verificar por razões de concorrência de mercado e pelo preço de superfície, não podendo ser suportado pelos comerciantes locais, tornando-se inacessíveis.

Nos últimos anos tem-se verificado um maior envolvimento dos diversos intervenientes na dinâmica social, política e económica na cidade de Lisboa como forma de uma participação mais responsável, como uma nova forma de gerir todos os interesses, apesar de ainda muito existir para fazer pode-se dizer que dentro do tema abordado muito tem sido feito e prova disso é a resposta por parte da procura e o sentimento manifestado por quem nos visita.

Inserem-se neste contexto as seguintes acções:

- a. A reformulação/modernização do quadro legal que regula o sector;
- b. A operacionalização das Entidades Planeadoras e Gestoras da Mobilidade em áreas urbanas (Autoridades Metropolitana de Transportes) e da mobilidade a nível regional e intra-regional;
- c. A articulação entre o planeamento urbano/regional com o planeamento do sistema de transportes;
- d. A elaboração e implementação de planos de mobilidade às escalas local e regional;
- e. A articulação entre o planeamento de transportes com o planeamento do território e com as políticas energética e ambiental;
- f. A correcta hierarquização e periodização de investimentos em função de critérios tecnicamente sólidos;
- g. O incremento de competências e da capacidade negocial do Estado tendo em vista o estabelecimento de contratos de parcerias com o sector privado que defendam de forma adequado o interesse público.

[ (MOPTC,2009) Plano Estratégico de Transportes - Avaliação Ambiental]

## 5.2 Propostas para o futuro

Partindo dos objectivos da carta de Leipzig se Lisboa pretende ser uma cidade competitiva a nível europeu não pode conter tecidos urbanos que não geram valor ou estão fragilizados, ou seja poderemos estar perante tecidos que podem ser vistos como oportunidades de gerar quer mais valias urbanas para o cidadão local quer mais valias para o turismo.

Isto pode ser uma relação recíproca entre a “memória viva” da cidade e “modernidade”, (turismo, novos paradigmas económicos, novas formas de produção.) (Choay, 2002) (Fig.12)



Fig.12

Fonte: <http://meuslivros.weblog.com.pt/arquivo/2007/12/index0>

A alteração do tratamento deste tipo de turismo como sendo não turismo mas sim como grupo excursionista, parece ser uma das etapas principais a ultrapassar. Uma vez que não tem pernoita no nosso território, tem tido um efeito negativo ao longo dos anos levando a uma atitude de marginalização deste mercado e mesmo alguma indiferença para com este tipo de visitantes, no



entanto esta tem vindo a mudar devido ao aumento de operações de turnaraund que promovem, a pernoita na cidade quer antes da partida quer mesmo depois da chegada.

Por outro lado o aumento significativo deste tipo de turismo tem vindo a trazer à cidade grandes quantidades de turistas que vão contribuindo de forma significativa para a economia da cidade quer através da restauração e comércio de produtos direccionados para este mercado quer através do consumo de produtos culturais, quer na modalidade de visitas quer de eventos.

“A prioridade estratégica será assegurar a qualificação das Cidades e do Território decompõe-se, por seu lado, em subprioridades multifacetadas nos domínios do ambiente, do ordenamento do território e do desenvolvimento urbano. Aplicando também aqui os princípios da concentração e da selectividade, as respectivas subprioridades devem privilegiar as principais valências do desenvolvimento ambientalmente sustentável, sintetizadas em objectivos definidos em termos de ganhos ambientais no âmbito da preservação e valorização da natureza e da biodiversidade, do controlo da qualidade do ar e da minimização dos efeitos das emissões de poluentes atmosféricos, da protecção e utilização sustentável dos recursos hídricos, da promoção de energias renováveis e da prevenção e mitigação de riscos naturais e tecnológicos”. (QREN, 2007,p18)

A promoção do ordenamento do território deve visar a melhoria da eficiência dos sistemas territoriais onde as dimensões prioritárias respeitam aos sistemas de transportes e de logística e aos sistemas de telecomunicações – essenciais para melhorar a conectividade (nacional e internacional) do País, aos sistemas de abastecimento de águas e de drenagem e tratamento de águas residuais, aos equipamentos de valorização das várias fileiras de resíduos, aos sistemas energéticos e à defesa e valorização do litoral. (QREN, 2007,p18)

O reforço do sistema urbano deve privilegiar a concretização de um modelo global de estruturação urbana do território valorizador de interacções e complementaridades, assente em cidades qualificadas – nas suas dimensões física, económica, sociocultural e ambiental – e em dinâmicas sustentáveis, bem integradas nos processos e dinâmicas pertinentes de nível europeu, ajustadas às necessidades concretas dos cidadãos e cidadãs, potenciadoras da vivência de uma cidadania plena e de proximidade e dinamizadoras das respectivas regiões e dos espaços rurais das suas áreas de influência. (QREN, 2007,p18)

O Programa Operacional de Cooperação Transnacional Espaço Atlântico com dotação do FEDER de €16.168.600, este valor total sobressai em relação aos restantes programas apresentados como de prioridade elevada com a característica de ser o financiamento dado anualmente de forma crescente ao contrário dos restantes PO do referido programa que vão diminuindo ao longo do decorrer dos anos (2007/2013). (QREN, 2007)

De referir ainda que de acordo com o QREN os nichos de turismo objecto de financiamento pelos fundos FEDER são o turismo rural e de natureza sendo os restantes considerados como ameaças ao desenvolvimento sustentável da economia nacional, por outro lado são afirmados como elementos de oportunidade na temática da renovação urbana desde que com peso não excessivo na economia local.

Os objectivos da Carta Estratégica de Lisboa 2010/2024 mais expressivos para o âmbito deste trabalho e que importa salientar é o ponto II Uma centralidade reassumida:

#### LISBOA, CAPITAL DA REPÚBLICA E DA CIDADANIA ABERTA AO TEJO E AO MUNDO

“Lisboa e toda a região circundante, devem a sua força ao rio. A sua identidade repousa sobre o estuário do Tejo, monumento natural que urge reconhecer e requalificar como tal no período 2010-2024. (Fig.13) A cidade tem de olhar para o estuário como para um espelho e pensá-lo como um símbolo da vida material e política que nela prospera. O estuário tem de voltar a encher-se de barcos e de velas. (...) Compreende-se historicamente o afastamento do rio depois da catástrofe de 1755. E que os principais pólos de ligação ao mundo, onde se destaca o aeroporto – centro motor e difusor do modelo contemporâneo de globalização – tenham colaborado nessa migração. Mas inverter este processo de recusa colectiva é uma condição para que a própria cidade rompa com inibições arcaicas e, assim volte a reassumir a sua beleza monumental e se redescubra no estuário: único, inimitável, como uma obra de arte.” (Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024, p2-3)



Fig.13

Fonte: <http://portaln.eb23-nevogilde.rcts.pt>

O texto da Carta Estratégica de Lisboa, com uma grande carga poética demonstra a sensibilidade política de um poder municipal para questões como a sustentabilidade do crescimento e para a preservação dos valores culturais que afinal são a razão da procura e ao mesmo tempo num

mundo em globalização a única diferença pela qual nos devemos afirmar no universo também turístico.

A proposta da cidade em rede, não é uma proposta, aparentemente sustentável, mas é o modelo de cidade pós industrial que reivindicamos para viver. Há que reduzir impactos e tirar partido das potencialidades deste modelo actual, não sendo propriamente um oásis de sustentabilidade, é no entanto uma realidade, que deve ser trabalhada.

Dentro das ofertas de cruzeiro e tendo sempre presente a sustentabilidade de uma forma consciente, existem disparidades consideráveis nos tipos de navios a operarem. Existem de acordo com as estatísticas duas razões principais para se fazer um cruzeiro: o gosto pela actividade marítima e o gosto pelo glamour que representa um cruzeiro, no princípio da actividade dos cruzeiros muitos eram os que o faziam pela primeira razão, presentemente a segunda razão tem tido mais adeptos, no entanto a primeira deveria ser mais explorada, principalmente pelas companhias que possuem clippers.(Fig14) (Fonte: Relatório de Actividades da APL 2009)



Fig.14 Fonte: <http://www.facebook.com/#!/album.php?aid=187029&id=350782687436>

Na realidade quando se vê um barco destes somos imediatamente transportados para épocas, mais remotas pela carga romanceada que estes barcos inevitavelmente possuem. Esta deveria ser mais explorada uma vez que apesar dos investimentos gigantescos que algumas companhias fazem para colocar na água, alguns barcos que são muito mais hotéis do que barcos (Fig.15), outras ainda há que continuam a patrocinar a construção deste tipo de veleiros com uma capacidade que ronda os 200 passageiros.



Fig.15 Fonte: <http://www.facebook.com/#!/album.php?aid=187029&id=350782687436>

De facto, estes barcos têm de vir devidamente apetrechados com motores auxiliares, no entanto a principal força motriz é o vento. A nível ambiental não poderá haver uma solução mais sustentável resta calcular se a nível económico será assim tão vantajosa.

Ao nível do planeamento a cidade de Lisboa em parceria com a APL através do Observatório do Turismo tem monitorizado todos os principais passos que se vão dando nesta indústria, o que parece de facto pouco conclusivo é a agilidade com que tem tratado a informação que o mesmo observatório tem retirado. De referir a demora na finalização da construção do novo porto de cruzeiros.

A identificação das fases do processo de planeamento e as questões que se desejam ver respondidas pode permitir aos responsáveis pelo planeamento do destino um melhor desenvolvimento turístico, de acordo com a capacidade de carga, tendo por base os tipos de turismo identificados, os atractivos turísticos existentes e a desenvolver, de forma a captar mais visitas, gerar mais receitas e a conduzir à repetição da visita e à recomendação do destino (Ferreira, 2004)

Vários são os destinos que testemunharam um declínio no número de visitas, como resultado de alterações nos padrões da procura, bem como num aumento na concorrência por parte de outros destinos mais populares, promovidos por poderosos operadores turísticos. Na realidade, alguns destinos estabelecidos não eram suficientemente pró-ativos para identificar as forças impulsionadoras de mudança em mercados de turismo mais competitivos. Por outro lado, algumas regiões naturais, nunca planeadas como destinos turísticos, estabeleceram-se, ao longo dos anos,

como atracções populares para a prática de turismo e outras actividades recreativas. (Ferreira, 2004).

Os impactos ambientais, económicos e socioculturais devem ser tidos em consideração num processo de planeamento sustentado do turismo nos destinos. Assim, e face à pressão que os impactos do crescimento mundial do fenómeno do turismo exercem sobre destinos turísticos, importa que as entidades responsáveis pelo desenvolvimento do turismo oriente as suas acções com base num planeamento estratégico cumprindo padrões de sustentabilidade e competitividade.

Embora muitos dos governos foquem, principalmente, os benefícios económicos positivos, tem-se vindo a reconhecer os potenciais custos ao nível ambiental e sociocultural, nomeadamente na forte pressão que é exercida sobre os recursos culturais e ambientais.

Da análise dos diferentes impactos do turismo nos destinos compreende-se que os impactos socioculturais são aqueles que face à massificação do turismo podem acarretar maiores consequências para o destino nomeadamente no que diz respeito ao comportamento cultural entre o visitante e o residente face aos desafios eminentes que percorrem os comportamentos das comunidades locais, no que diz respeito à preservação da identidade que lhes pertence e no limite, a aculturação resultante da sempre tão desejada aproximação àqueles que os visitam.

Os impactos do turismo traduzem-se em resultados positivos e negativos para o povo de acolhimento, assim, os principais actores do turismo no destino são os habitantes locais, sem o qual o turismo não pode ser desenvolvido. Neste contexto, o desenvolvimento do turismo para além de ter de contar com a sua participação deve ser desenvolvido em seu benefício. Assim, torna-se imperioso que o desenvolvimento do turismo no destino se traduza em melhoria da qualidade de vida local assente nas suas percepções e expectativas e como estas podem afectar o desenvolvimento local do turismo nomeadamente no que diz respeito aos seus impactos.

Neste sentido é importante que as entidades responsáveis pelo desenvolvimento do turismo no destino tenham presente que desenvolver o turismo de forma sustentável só é possível com a participação dos residentes e que o balanço dos impactos do turismo seja positivo para o seu lado.

Para a OMT (1993), os impactos do turismo resultam das diferenças sociais, económicas e culturais entre a população residente e os turistas e da exposição aos meios de comunicação social.

Deveria ser tida em conta a Declaração de Québec<sup>19</sup> relacionada com a preservação do “Spiritu loci” como forma eficiente de assegurar o desenvolvimento sustentável, o espírito do lugar é um factor que importa preservar porque é, como já foi dito anteriormente, o valor essencial de diferença num mundo globalizado. Esta preservação deverá ser focada às comunidades que habitam o lugar, especialmente quando se trata de sociedades tradicionais, deveriam estar intimamente associadas à protecção de sua memória, vitalidade, continuidade e espiritualidade.

O turismo é, muitas vezes, criticado pelos impactos socioculturais negativos que causa nas comunidades locais, principalmente nas de menor dimensão e nas mais tradicionais (OMT, 1993). Singh (1989) destaca que os aspectos culturais da comunidade receptora actuam como atracções, mas são simultaneamente vulneráveis à aculturação.

---

<sup>19</sup> DECLARAÇÃO DE QUÉBEC Sobre a preservação do "Spiritu loci" Assumido em Québec, Canadá, em 4 de Outubro de 2008 na 16ª Assembleia do ICOMOS - O Conselho Internacional de Monumentos e Sítios, também conhecido como ICOMOS (da sigla em inglês International Council on Monuments and Sites) é uma associação civil não-governamental, ligada à ONU, através da Unesco.

## **6. Conclusão**

O fenómeno do turismo de cruzeiros tem sido ignorado, quer pelos organismos estatais quer pelos organismos municipais, ou mesmo pelas entidades privadas.

De acordo com o que reflecte a actual proposta da revisão do Plano Director Municipal de Lisboa, mais especificamente no que se refere ao sistema de vistas, pelo factor de excepcionalidade da estrutura portuária, o mesmo não foi devidamente acautelado pelo que o que de melhor se tem para ver e oferecer está grandemente comprometido, se por um lado queremos oferecer uma cidade histórica com grande relação com o rio ao mesmo tempo promovem-se estruturas que são a própria negação desta relação.

Se o objectivo é colocar o porto turístico de Lisboa junto da cidade histórica promovendo assim a sustentabilidade económica deste objectivo, o mesmo processo poderá trazer mais poluição, alteração da fisiografia e dos processos sociais indissociáveis a este processo.

Ainda reportando ao texto da revisão do Plano Director Municipal, onde se afirma que será obrigatório estudos de impacto visual, nomeadamente nas situações em que estão em causa infra-estruturas da actividade ou exploração portuária, quando não se dispõe de alternativas de localização (como é o caso) as mesmas não foram tidas em conta.

A compreensão deste fenómeno convoca diversos temas: do transporte marítimo de passageiros ao turismo de massas contemporâneo; das transformações portuárias, à crescente adaptação das frentes ribeirinhas para fins turísticos.

A construção do novo cais de cruzeiros de Lisboa desde o início não tem sido consensual quer pela sua volumetria quer pelas dimensões, mais preocupante deverá ser o facto de uma estrutura de dimensões tão generosas ter em relação à sua própria razão de existir, dar acolhimento aos turistas que escolhem Lisboa como destino de cruzeiro.

Sendo a média de permanência em Lisboa de cerca de 8 horas com uma oferta crescente de visitas a partir do cais em autocarro de turismo, sendo os destinos, devido à rede de auto-estradas, para destinos mais longínquos da cidade de Lisboa como por exemplo Évora, Fátima ou mesmo Coimbra, poder-se-á progressivamente verificar uma fuga de turistas para estas opções não sendo no entanto as mais sustentáveis quer ambientalmente quer economicamente.

No contexto global de grande competitividade entre lugares, a afirmação das identidades locais passa pela relevância simbólica do turismo de cruzeiros. Ícones de uma portuaridade mais *soft*, menos polémica que as dos mal-amados contentores, os navios de cruzeiro levam o cidadão a imaginários cosmopolitas e carregados de romantismo, trazendo a bordo os tão desejados



“turistas” (que de acordo com a nomenclatura OMT são apenas excursionistas, que não pernoitam na cidade).

As entidades intervenientes no contexto do porto de Lisboa são em conjunto com os agentes de navegação responsáveis pela relação do turista com o porto mas a partir do momento em que os passageiros atravessam os terminais ou ficam por conta das agências de viagens que promovem as excursões ou ficam entregues a si próprios. Verifica-se assim uma óptima estrutura na relação Navio/Porto mas uma quase inexistente relação Navio/Cidade.

Esta falta de relação é mais prejudicial à própria cidade do que ao passageiro, já que o passageiro facilmente contorna os constrangimentos que poderá encontrar o mesmo não se verificando com a estrutura urbana.

A preocupação latente por parte da população em relação à suposta e anunciada auto-suficiência do novo cais de cruzeiros poderá efectivamente ser uma ameaça, na medida em que o tempo médio de visita dos turistas poderá ficar reduzido em algumas horas pelo facto de, ao terem junto do embarque a possibilidade de adquirirem as tradicionais lembranças da cidade, escusado será terem de carregar com elas durante a sua visita pela cidade, por outro lado se o tempo gasto em refeições durante a visita poderá ser um factor de redução do tempo disponível e por questões de segurança será sempre mais cómodo jantar junto do cruzeiro já que desta forma se reduzem as possibilidades de se perder o embarque ou de ficar sem uma refeição, desta forma as visitas fora do cais poderão se reduzir, em vez do que seria espectável, perante uma maior oferta motivada pela proximidade.

O turismo de cruzeiros, apresenta como característica fundamental, a sazonalidade e a intermitência ao mesmo tempo uma grande afluência massiva de passageiros a que é necessário dar resposta. Se até à data essa resposta tem sido possível através da dispersão em três terminais suficientemente distantes do centro da cidade e entre si, a nova localização irá proporcionar uma afluência massiva ao centro da cidade.

O autocarro até à data tem-se mostrado a forma de preferência do turista de cruzeiro se deslocar pela cidade, no entanto a proximidade da cidade ao novo cais, poderá constituir um convite à opção pedonal, se por um lado, do ponto de vista ambiental poderá ser positiva no entanto será o suficiente para gerar novos constrangimentos como resultado da sobrelotação à estrutura urbana.

Ao mesmo tempo que o afastamento à cidade histórica não foi o suficiente para afastar os turistas da visita ao mesmo centro, pelo peso de interesse que obviamente suscita, mas traduziu-se em outras opções de visita, no entanto a nova proximidade ao centro poderá por si ser dissuasor da visita a outros pontos até agora de interesse para o visitante, podendo assim promover o maior



fluxo ao centro deixando de lado as estruturas entretanto surgidas como forma de resposta ao turismo de cruzeiro, em áreas menos centrais.

O sector de *turnaround* implica geralmente a dormida em hotel antes da partida e/ou depois do regresso para passageiros de origem não nacional, desta forma estará garantidamente facilitada a dormida no hotel do cais por questões logísticas e mesmo práticas como o carregamento das bagagens.

Desta forma poder-se-á afirmar, que sendo o novo cais de cruzeiros de Lisboa uma estrutura de grande potencial, ela mesma poderá ser uma ameaça ao turismo dos cruzeiros em Lisboa, pelos factos explicitados.

De acordo com as expectativas irá aumentar ainda mais este tipo turismo por razões diversas, quer pela qualidade da oferta dos operadores, quer pelo lado cómodo que representa a opção de dormir em viagem e acordar num novo local a descobrir quer mesmo pelo lado de consciência ambiental que se traduz numa óbvia redução de gasto de recursos uma vez que os mesmos são otimizados a grande escala como forma de tornar rentável o investimento dos promotores.

No entanto há que aumentar a atractividade da cidade para isso deverá empregar-se alguns esforços na reabilitação do parque edificado como forma de manutenção do património, particularmente em toda a frente ribeirinha de forma a tornar o primeiro impacto de quem chega mais positivo. Porém, o objectivo desta proposta não poderá ser a criação de um cenário, uma vez que, os turistas que nos visitam chegam por via marítima, mas não se fixam apenas nas zonas ribeirinhas não se podendo por isso descurar outras áreas da cidade, no fundo a intervenção deverá ser geral como forma de melhorar a competitividade da cidade de Lisboa face às demais ofertas.

Com o Decreto-lei 191/2009 de 17 de Agosto (em anexo) poder-se-ia dar um passo no avanço da legislação de forma de estimular este sector, legislando no sentido de criar confiança nos consumidores mas também nos operadores. Não obstante, um ponto ou outro, a grande maioria reforça a fiscalização da actividade, essencialmente na óptica da fiscalidade económica e menos do que seria suposto no caminho da sustentabilidade.

Este Decreto-Lei chega a ser omissivo nos transportes marítimos quando fala da estratégia do governo em fomentar o desenvolvimento dos transportes maximizando os transportes aéreos, deixando cair a oportunidade de desenvolver os transportes marítimos, muito mais sustentáveis que os aéreos.

“Paralelamente, são apontadas como áreas prioritárias de incidência das políticas públicas de turismo os transportes e acessibilidades, maximize o transporte aéreo, a qualificação da oferta, a promoção, o ensino e formação profissional e a política fiscal, elegendo a competitividade dos

agentes económicos como factor determinante do desenvolvimento do turismo.” (DL 191/2009 de 17 de Agosto)

De acordo com as afirmações do Presidente da República, primeiramente no discurso das comemorações do 25 de Abril de 2010 e reiteradas no discurso que proferiu na cerimónia da abertura do Congresso dos Portos e dos Transportes Marítimos realizado em Lisboa em Setembro de 2010, as auto-estradas marítimas estão por fazer e poderão ser um caminho de grande desenvolvimento estratégico para Portugal. O investimento neste sector poderá trazer grandes benefícios para a logística, mas com a melhoria das condições portuárias trará igualmente melhorias ao turismo de cruzeiros.

Outro factor que deverá ser melhorado deverá ser o sistema de governância do sector dos transportes que constitui um dos principais desafios ao aumento da sua eficiência e operacionalidade.

O tipo de turistas que utiliza o cruzeiro como forma de viajar enquadra-se, num estereótipo socioeconómico médio/alto, ao se misturar com os restantes turistas e utilizadores multiculturais perdem-se as referências no anonimato da massa urbana, neste sentido deveriam ser abordados com propostas claras dentro ainda do barco como forma de uma melhor optimização do tempo gasto na visita.

Esta investigação permitiu concluir que existe ainda um grande desconhecimento acerca desta actividade na cidade de Lisboa. Quer no que diz respeito ao tipo de visitantes que vêm a bordo sendo igualmente desconhecidos os itinerários dos viajantes independentes que optam por uma visita pelos seus meios e as respectivas práticas e anseios.

Em relação aos benefícios que estes turistas poderão trazer à cidade de Lisboa não existem estudos que permitam avaliar a real importância económica que os mesmos poderão trazer à cidade, especulando-se no entanto sobre os potenciais benefícios que poderão trazer para a economia local e regional.

Em relação ao crescimento da procura e especialmente após a conclusão do futuro cais será extremamente importante avaliar os possíveis impactos destes fluxos, efémeros mas massivos na cidade e arredores e particularmente no centro histórico de Lisboa.

Esta poderá ser uma oportunidade de desenvolvimento sustentável, tendo no entanto alguns riscos de fracasso, que tal como foram demonstrados, e em que os pontos mais sensíveis poderão ser a dimensão social e acima de tudo ambiental.

Social porque se não forem devidamente protegidos os interesses da população local, esta realidade poderá constituir uma ameaça à sobrevivência e consolidação da mesma, ambiental pelos riscos que um aumento da emissão de gases poluentes concentrados num mesmo lugar poderão produzir ao ambiente e qualidade do ar bem como das águas do próprio rio como resultado de um aumento do tráfego marítimo aliado a um aumento do consumo e produção de resíduos a ele associados.

A requalificação urbana associada a este projecto, por si, é uma alavanca de promoção da sustentabilidade, no entanto a mesma, mais uma vez, poderá descaracterizar o lugar promovendo assim descontinuidade e dando origem a assimetrias urbanas, resultantes da forma como que se projecta o espaço urbano, tendo em atenção, que por se tratar do centro da cidade histórica o mesmo foi a razão de escolha para o novo terminal de cruzeiros, mudar a característica deste centro, alienando as referencias pré existentes põe à partida o sucesso desta escolha em risco pela negação da mesma.

Quanto a outros aspectos urbanos deste impacto convém salientar a necessidade de avaliar os discursos e representações que constroem a imagem turística da cidade, associada a este tipo de turismo, assim como apostar num aumento da promoção quer através de informação em jornais de bordo ou na organização de programas de pré e pós *turnaround* de grande importância para o desenvolvimento económico deste sector.

As diversas entidades envolvidas neste tipo de turismo, têm dado mostras de alguma iniciativa no seu desenvolvimento, sendo a construção do novo cais o lado mais visível deste facto, no entanto o investimento feito em *marketing* com a participação em feiras internacionais, ou a melhoria das infra-estruturas existentes demonstram um bom sinal de vitalidade deste sector assim como uma forte aposta das referidas entidades, num investimento com um retorno vantajoso para a economia de Lisboa mas também a nível nacional.

## Bibliografia

ACHARYA P. (2001) Socio-economic Impacts of Tourism in Lumbini, Nepal: A Case Study.

ALCOFORADO, M.J. (2009) - Application of climatic guidelines to urban planning The example of Lisbon (Portugal). Landscape and Urban Planning,

ALTMAN, J. e FINLAYSON, J. (1993). Aborigines, tourism and sustainable development, Journal of Tourism Studies, Vol.4 No.1, pp. 38-50.

ALVAREZ, A. (1996). Turismo Y Medio Ambiente: Análisis Económico. In: Muñoz. A. e Mir. V. (Eds). Introducción a la Economía del Turismo en España. Madrid, Editorial Civitas, pp. 275-293.

ARCHER, B. e COOPER, C. (1998). The positive and negative impacts of tourism. In W. Theobald, Global Tourism, pp. 63. Oxford: Butterworth-Heinemann.

BAIXINHO, Alexandra Duarte (2008), Turismo de Cruzeiros em Lisboa: Uma Abordagem Antropológica, Dissertação ISCTE, Lisboa, Agosto 2008

BASIAGO, A. D. (1998) - Economic, social, and environmental sustainability in development theory and urban planning practice. The Environmentalist, Volume 19, Number 2 / June,

BARATA, Hermínio Dias (1996) O porto de Lisboa: o porto a economia regional e o território, Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa

BENEVOLO, Leonardo et al (1987); Projectar a Cidade Moderna; Lisboa; Editorial Presença; 2ª Edição;

BUSQUETS, Joan - "Los Frentes de Agua Españoles", La Relación Puerto-Ciudad y la Reorganización de las Zonas Urbano-Portuarias – Portus, Nº1, Março 2001

BUSQUETS, Joan – Barcelona, La Construcción Urbanística de una Ciudad Compacta. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2004

CASTEJÓN, Rosa; (2004) Intervenções na 9ª Conferência Internacional Cidades e Portos: Modernidade e Identidade das Cidades Portuárias – Discursos e Comunicações, Lisboa: AML

CASTILHO, Júlio de (1893) A Ribeira de Lisboa: descrição histórica da margem do Tejo desde a Madre de Deus até Santos-o-Velho, Lisboa: Imprensa Nacional.

CHOAY, Françoise; «El Reino de lo Urbano y la Muerte de la Ciudad», Lo Urbano en 20 autores contemporâneos;

CHOAY, Françoise (2003); O Urbanismo, Utopias e Realidades, uma Antologia; São Paulo; Perspectiva; 5ª Edição.

CORBOZ, André; «El Territorio como Palimpsesto», Lo Urbano en 20 autores contemporâneos;

CORNELISSEN, Scarlett (2005) The global tourism system: governance, development and lessons from South Africa. Aldershot; Burlington: Ashgate

CORREA, António Bonet (1995); Las Claves del Urbanismo; Barcelona; Editorial Planeta.

CORREIA, Luís Miguel (2007) Lisboa na rota do mundo: Paquetes de Lisboa, Lisboa: Porto de Lisboa

CROTTS, J. C. (1996). Theoretical perspectives on tourist criminal victimization, Journal of Tourism Studies, Vol.7 No.1, pp.2-9.

CULLEN, Gordon; Paisagem Urbana; Lisboa; Edições 70;

EUROPEAN TOURISM FORUM (ETF) (2007). Gestão Sustentável dos Destinos Turísticos, Algarve, Portugal.

FABRE, Mario (1992); “Les nouveaux territoires de l’économie portuaire” in BONILLO, Jean-Lucien; DONZEL, André; FABRE, Mario (Dirs.) Métropoles portuaires en Europe: Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam. Les Cahiers de la Recherche Architecturale, Nº 30/31, pp 179-191 Paris: Editions Parenthèses.

FERREIRA, L. (2004). Planeamento Estratégico em Turismo - O Caso da Albufeira de Castelo do Bode, Tese de Doutoramento, Universidade de Santiago de Compostela.

FERREIRA, L. (2008). Impactos do turismo nos destinos turísticos, Working Paper, ISCET/CIIC, Porto.

FERREIRA, Vitor Matias e CASTRO, Alexandra (1999), “Cidades de Água: a lenta «descoberta» da frente marítima de Lisboa”, in FERREIRA, Vítor Matias; INDOVINA, Francesco (Orgs.) A cidade da Expo’98, pp.17-40, Lisboa: Bizâncio.

FERNANDES, José Manuel (1989) – Lisboa – Arquitectura & Património. Lisboa: Livros Horizonte

FRANÇA, José-Augusto (1989) – Lisboa: Urbanismo e Arquitectura. 2ª Edição. Lisboa: Biblioteca Breve.

FRANGIALLI, Francesco. (2002). Desafios do Turismo p. 96-97. cit in O Turismo em 2007 - Impactos, desafios e Oportunidades, Edição 2007, IPDT.

FREESTONE, Robert (2009) - Planning, Sustainability and Airport-Led Urban Development. International Planning Studies, May 2009, Vol. 14 Issue 2, p161-176

GASPAR, J. (1976) - A Dinâmica Funcional do Centro de Lisboa. Separata de FINISTERRA, Revista Portuguesa de Geografia. Centro de Estudos Geográficos de Lisboa. Lisboa. Voll. XI-21. pp. 37-150

GASPAR, J.(2006), Dir. Medeiros, C.A., Geografia de Portugal - Planeamento e Ordenamento do Território, Circulo de Leitores, Lisboa Vol. 4, Parte IV, p 307-340

GEORGE & MORGADO (2007), in La Explosion de la Ciudad, Ministério da Vivienda, Barcelona

GODFREY, K. e CLARKE, J. (2000): The Tourism Development Handbook: A Practical Approach to Planning and Marketing.

GOITIA, Fernando Chueca (2003); Breve História do Urbanismo; Lisboa; Editorial Presença; 5ª Edição; Fevereiro de 2003

HAASE, Dagmar (2009) - Effects of urbanization on the water balance – A long-term trajectory Environmental Impact Assessment Review, Volume 29, Issue 4, July 2009, Pages 211-219

HENRIQUES, Eduardo Brito (1996) A Lisboa turística, entre o imaginário e a cidade: a construção um lugar turístico urbano, Lisboa: Edições Colibri.

HILLIER, B. (1996) - Cities as movement systems. Urban Design International, Vol. 1. pp. 47-60

HOLLOWAY, J. C., (1994), The Business of Tourism, London, Pitman Publishing, 4ª Edição.

IGNARRA, L. R., (1999), Fundamentos do Turismo, S. Paulo, Pioneira.

JAAKSON, R. (1998). Tourism development in peripheral regions of post-soviet states: study of strategic planning on Hiiumaa, Estonia, International Planning Studies, 3, pp. 249-272.

KELLY, I (1993). Tourist destination crime rates: na examination of Cairns and Gold Coast, Australia, Journal of Tourism Studies, Vol.4 No.2, pp.2-11.

LAMAS, José M. Ressano Garcia (2000); Morfologia Urbana e Desenho da Cidade; Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e Tecnologia; 2ª Edição; Outubro de 2000;

- LEBRE, Ana Maria Guedes, (1998); A Urbanística do Lazer e do Turismo, "Sociedade e Território" nº 28, Revista de Estudos Urbanos e Regionais, Lisboa, Edições Afrontamento
- LEE, C. (1996). Input-output analysis and income distribution patterns of the tourism industry in South Korea, *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, Vol. 1 No. 1, pp. 35-49.
- LYNCH, Kevin (2005); A Imagem da Cidade; Trad. de M. Cristina T. Afonso; Lisboa; Edições 70
- LYNCH, Kevin (2007); A Boa Forma da Cidade; Lisboa; Edições 70
- MATHÉ, Aude (1997) "Images et imaginaires du port", in BAUDOUIN, Thierry; COLLIN, Michèle; PRÉLORENZO, Claude (Coords.) *Urbanité des cites portuaires*, pp.389-401, Paris: L'Harmattan.
- MARQUES, A. H. Oliveira (1985); História de Portugal; Palas Editores; Lisboa Vol. 1
- MARTÍ e RAGUÉ, X. (1994). La correcció dels impactes estètics i ambientals en instal·lacions turístiques. *Actas das Jornadas sobre Turismo e Meio Ambiente*, Barcelona, 12 e 13 de dezembro, Generalitat de Catalunya, Departament de Comerç, Consum i Turism.
- MATHIESON, A. e WALL, G., (1996), *Tourism - economic, physical and social impacts*, London, Longman.
- MIDDLETON, V. T. C., e HAWKINS, R., (1998), *Sustainable Tourism - A Marketing Perspective*, Oxford, Butterworth Heinemann.
- MINGS, R. C. e CHULIKPONGSE, S. (1994). Tourism in far southern Thailand: a geographical perspective, *Tourism Recreation Research*, Vol. 19 No. 1.
- MONTANER, Josep Maria, (2008); *Sistemas Arquitectónicos Contemporâneos*; Barcelona; Gustavo Gili.
- MOORE, S. (2008) - Promoting Sustainable Construction: European and British Networks at the Knowledge-Policy Interface. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 10 (3): 233-254
- MOREY, M. (1991). L'impact del turisme sobre el medi ambient. *Turisme i medi ambient a les Illes Balears*, El Tal, Mallorca.
- MUÑOZ, A. (1996). El Turismo como Factor de Desarrollo. In: Muñoz. A. e Mir. V.(Eds). *Introducción a la Economía del Turismo en España*. Madrid, Editorial Civitas.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO, (1980), *Tendências de evolução aos níveis mundial, europeu e nacional*. Porto, Associação Empresarial de Portugal.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (1993), Indicators for the Sustainable Management of Tourism: Report of the International Working Group on Indicators of Sustainable Tourism to the Environment Committee World Tourism Organization, World Tourism Organization, Madrid.

PARTIDÁRIO M. R. (coord.) (1999), Critérios para um turismo ambientalmente responsável. Caparica.

PORTAS, Nuno (1998) – Cidades e Frentes de Água. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa.

QUADRO DE REFERÊNCIA ESTRATÉGICO NACIONAL - PORTUGAL 2007-2013 (2007), Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. Lisboa

RUSCHMANN, D. V. M., (1999), Turismo e Planeamento Sustentável - A Protecção do Meio Ambiente, Campinas, Papirus Editora, 5ª. Edição.

SMITH, V. L. (1990). Geographical implications of “drifter” tourism Borocay, Philippines, Tourism Recreation Research, Vol.15 No.1.

SWAIN, M. B. (1989). Developing ethnic tourism in Yunnan, China: Shilin Sani, Tourism Recreation Research, Vol.14 No.1.

TEIXEIRA, Luiz, (1943), Lisboa e os Seus Cronistas, Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa.

UMBELINO, J. (2000), Sustainable tourism: papers collected from the 98'International Geographic Union. Lisboa

UNWIN, Raymond (1994); Town Panning in Practice an Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs; New York; Princeton Architectural Press

WORLD COMMISSION ON EMPLOYMENT (1987), World Commission on Environment and Deve; Our Common Future”, Oxford University Press, Oxford

WORLD TOURISM ORGANIZATION (1993), Indicators for the Sustainable Management of Tourism: Report of the International Working Group on Indicators of Sustainable Tourism to the Environment Committee World Tourism Organization, World Tourism Organization, Madrid.

WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL (2001). Tourism Impacts, World Travel and Tourism Council, Brussels.



“Lisboa é um porto estratégico na rota dos cruzeiros” Revista Turismo de Lisboa 61 ; Editor LPM Comunicação; Outubro de 2009: pp 04-07

Fontes internet :

<http://www.ua.pt/event/invtur2010/>

<http://www.anmp.pt/anmp/doc/div/2005/age21/docs/a20.pdf>

[http://www.international.icomos.org/quebec2008/quebec\\_declaration/pdf/GA16\\_Quebec\\_Declaration\\_Final\\_PT.pdf](http://www.international.icomos.org/quebec2008/quebec_declaration/pdf/GA16_Quebec_Declaration_Final_PT.pdf) [Consultado em 21-04-2011]

[http://pdm.cm-](http://pdm.cm-lisboa.pt/downloads/elementos_constituintes/01_regulamento/01_Regulamento_com_Anexos.pdf)

[lisboa.pt/downloads/elementos\\_constituintes/01\\_regulamento/01\\_Regulamento\\_com\\_Anexos.pdf](http://pdm.cm-lisboa.pt/downloads/elementos_constituintes/01_regulamento/01_Regulamento_com_Anexos.pdf)  
[Consultado em 02-04-2011]

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA. On-line, disponível em <http://www.portodelisboa.pt/>  
[consultado em 06-04-2010]

AJUNTAMIENTO DE CALVIÁ, MALLORCA (2005), Información sobre Calviá, Disponível em <http://www.calvia.com>. [Consultado em 16-07-2010]

CARTA DE LEIPZIG SOBRE AS CIDADES EUROPEIAS SUSTENTÁVEIS

[http://www.rfssustainablecities.eu/IMG/pdf/leipzig-charta-adr-pt\\_cle6476fb.pdf](http://www.rfssustainablecities.eu/IMG/pdf/leipzig-charta-adr-pt_cle6476fb.pdf) [Consultado em 16-07-2010]

EXPRESSO, SEMANÁRIO de 7 de Junho de 2008, On-line, disponível em [www.expresso.pt](http://www.expresso.pt)

FERREIRA, L (2009), Percursos & Ideias, Revista Científica do ISCET, Impactos do turismo nos destinos turísticos, Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo. On-line, disponível em [http://www.iscet.pt/site/percursos\\_ideias\\_N1/Revista2009.pdf](http://www.iscet.pt/site/percursos_ideias_N1/Revista2009.pdf) [consultado em 10-05-2010]

JORNAL PÚBLICO; Organização Mundial do Turismo mostra-se favorável à limitação das emissões de CO<sub>2</sub>; 08.03.2007; On-line disponível em <http://www.publico.clx.pt/Sociedade/> . [Consultado em 16-07-2010]

OLIVEIRA, Maurício (2007); A maior indústria do mundo; Anuário do turismo, Revista Exame, Editora Abril. On-line, disponível em <http://portalexame.abril.com.br/static/aberto/turismo/>  
[Consultado em 10-07-2010].

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (2003). El Turismo Mundial en 2002: Mejor de lo previsto. On-line, disponível em <http://www.world-tourism.org/> [Consultado em 06-06-2010].

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT) (2000) Home Page. On-line, disponível em <http://www.world-tourism.org/>. [Consultado em 10-05-2010].

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT) (2003). El Turismo Mundial en 2002: Mejor de lo previsto. On-line, disponível em <http://www.world-tourism.org/>. [Consultado em 10-03-2003].

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT) (2006) (UNWTO Barometer, June 2006, Preliminary data). On-line, disponível em <http://www.unwto.org/index.php>. [Consultado em 11-05-2010].

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT) (2007) Home Page. On-line, disponível em <http://www.unwto.org/>. [Consultado em 10-05-2010].

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT) (2008) Facts & Figures UNWTO. On-line, disponível em <http://www.unwto.org/index.php> [Consultado em 10-05-2010].

RATZ, T .(2002). The Social-Cultural Impacts of Tourism. On-line disponível em <http://www.geocities.com/>. [Consultado em 11-05-2010].

TRANSPORTES XXI, Dicionário de Transportes; On-line, disponível em <http://www.transportes-xxi.net/tmaritimo/dicionário>. [Consultado em 17-06-2010].

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME. 2000. Home Page. On-line disponível em <http://www.unep.org/>. [Consultado em 10.05.2010].

UNITED NATIONS WORLD TOURISM ORGANIZATION, International Recommendations on Tourism Statistics (IRTS) – Provisional draft. Disponível online em: [http://www.unwto.org/statistics/forum/files/IRTS\\_provisional\\_draft.pdf](http://www.unwto.org/statistics/forum/files/IRTS_provisional_draft.pdf).

WORLD TOURISM ORGANIZATION (2007). El Turismo Mundial en 2006. On-line, Disponível em <http://www.world-tourism.org/>. [Consultado em 10-05-2010].

## **Anexo I**

Decreto-Lei n.º 191/2009 de 17 de Agosto

(Lei de Bases do Turismo)

**Decreto-Lei n.º 191/2009  
De 17 de Agosto**

Consciente da crescente importância do turismo na economia nacional, o XVII Governo constitucional adoptou no seu Programa o turismo como área de intervenção prioritária.

O turismo representa actualmente cerca de 11 % do PIB e emprega mais de 500 000 pessoas, tendo uma capacidade real de contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos Portugueses e para a progressão da coesão territorial e da identidade nacional, através da promoção do desenvolvimento sustentável em termos ambientais, económicos e sociais.

O Programa do Governo estabelece a necessidade de adopção de uma lei de bases do turismo que consagre os princípios orientadores e o objectivo de uma política nacional de turismo, o que se faz através do presente decreto-lei.

Quanto aos princípios gerais, reafirma -se a sustentabilidade ambiental, social e económica do turismo, salientasse a transversalidade do sector, que torna fundamental a articulação das várias políticas sectoriais, aposta -se na garantia da competitividade das empresas e da livre concorrência e assegura -se a participação dos interessados na definição das políticas públicas.

Paralelamente, são apontadas como áreas prioritárias de incidência das políticas públicas de turismo os transportes e acessibilidades, maxime o transporte aéreo, a qualificação da oferta, a promoção, o ensino e formação profissional e a política fiscal, elegendo a competitividade dos agentes económicos como factor determinante do desenvolvimento do turismo.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio da Região Autónoma da Madeira e a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Foi promovida a audição dos órgãos de governo próprio da Região Autónoma dos Açores.

Foram ouvidas, a título facultativo, as associações representativas do sector.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

## **CAPÍTULO I**

### Disposições gerais

#### **Artigo 1.º**

##### Objecto

O presente decreto -lei estabelece as bases das políticas públicas de turismo, enquanto sector estratégico da economia nacional, e define os instrumentos para a respectiva execução.

#### **Artigo 2.º**

##### Conceitos gerais

Para os efeitos do presente decreto -lei, entende-se por:

- a) «Turismo», o movimento temporário de pessoas para destinos distintos da sua residência habitual, por motivos de lazer, negócios ou outros, bem como as actividades económicas geradas e as facilidades criadas para satisfazer as suas necessidades;
- b) «Recursos turísticos», os bens que pelas suas características naturais, culturais ou recreativas tenham capacidade de motivar visita e fruição turísticas;
- c) «Turista», a pessoa que passa pelo menos uma noite num local que não seja o da residência habitual e a sua deslocação não tenha como motivação o exercício de actividade profissional remunerada no local visitado;
- d) «Utilizador de produtos e serviços turísticos», a pessoa que, não reunindo a qualidade de turista, utiliza serviços e facilidades turísticas.

#### **Artigo 3.º**

##### Princípios gerais

São princípios gerais das políticas públicas de turismo:

- a) O princípio da sustentabilidade;
- b) O princípio da transversalidade;
- c) O princípio da competitividade.

## **Artigo 4.º**

### **Princípio da sustentabilidade**

O princípio da sustentabilidade traduz -se na adopção de políticas que fomentem:

- a) A fruição e a utilização dos recursos ambientais com respeito pelos processos ecológicos, contribuindo para a conservação da natureza e da biodiversidade;
- b) O respeito pela autenticidade sociocultural das comunidades locais, visando a conservação e a promoção das suas tradições e valores;
- c) A viabilidade económica das empresas como base da criação de emprego, de melhores equipamentos e de oportunidades de empreendedorismo para as comunidades locais.

## **Artigo 5.º**

### **Princípio da transversalidade**

O princípio da transversalidade traduz -se na necessidade de articulação e de envolvimento harmonizado de todas as políticas sectoriais que influenciam o desenvolvimento turístico, nomeadamente nos domínios da segurança e da protecção civil, do ambiente, do ordenamento do território, dos transportes e das acessibilidades, das comunicações, da saúde e da cultura.

## **Artigo 6.º**

### **Princípio da competitividade**

O princípio da competitividade traduz -se:

- a) Na adopção de políticas de ordenamento do território que potencializem os recursos naturais e culturais como fontes de vantagem competitiva para os destinos e produtos turísticos;
- b) Na adopção de mecanismos de regulação focados na qualificação do sector e na defesa do consumidor e da concorrência;
- c) Na adopção de políticas de simplificação de procedimentos administrativos, tendo em vista a redução dos custos de contexto;
- d) Na adopção de políticas de educação e de formação que garantam o desenvolvimento das competências e qualificações necessárias ao desenvolvimento do turismo;
- e) Na adopção de políticas, nomeadamente fiscais e laborais, que permitam às empresas portuguesas competir com as dos países concorrentes.

## **CAPÍTULO II**

### **Políticas públicas**

## **SECÇÃO I**

### **Política Nacional de Turismo**

#### **Artigo 7.º**

##### **Enquadramento legal**

A Política Nacional de Turismo é prosseguida por um conjunto coerente de princípios e de normas reguladoras das actividades turísticas, da organização, atribuições e competências das entidades públicas, assim como do exercício das profissões que, por razões de segurança dos consumidores e qualidade do serviço, exijam tutela jurídica específica.

#### **Artigo 8.º**

##### **Plano Estratégico Nacional do Turismo**

1 — As políticas públicas de turismo são enquadradas por um conjunto de directrizes, metas e linhas de acção, identificados num Plano Estratégico Nacional.

2 — A elaboração do Plano Estratégico Nacional do Turismo compete ao membro do Governo responsável pela área do turismo.

3 — Na elaboração do Plano Estratégico Nacional do Turismo devem ser ponderados os interesses económicos, sociais, culturais e ambientais e assegurada a participação das entidades representativas de tais interesses.

4 — O Plano Estratégico Nacional do Turismo deve apresentar uma visão de longo prazo e estabilidade temporal, embora susceptível de revisão sempre que alterações conjunturais a justifiquem.

5 — O Plano Estratégico Nacional do Turismo é aprovado por resolução do Conselho de Ministros.

#### **Artigo 9.º**

##### **Objectivos e meios**

1 — A Política Nacional de Turismo tem por objectivos, nomeadamente:

- a) Aumentar os fluxos turísticos, bem como a permanência e o gasto médio dos turistas nacionais e estrangeiros no País, através da promoção e do apoio ao desenvolvimento dos produtos e destinos turísticos regionais;
- b) Contribuir para o desenvolvimento económico e social do País, para a criação de emprego, para o crescimento do produto interno bruto e para a redução de assimetrias regionais;
- c) Promover o reforço da organização regional do turismo, contribuindo para uma efectiva aproximação às comunidades locais e às empresas;
- d) Promover a generalização do acesso dos Portugueses aos benefícios do turismo;
- e) Promover a acessibilidade às actividades e empreendimentos turísticos de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade condicionada;
- f) Estimular a competitividade internacional da actividade turística portuguesa através da qualificação da oferta e, nomeadamente, do incentivo à inovação e à criatividade;
- g) Criar as condições mais favoráveis para o aumento do investimento privado no turismo;
- h) Construir uma identidade turística nacional e uma atitude de hospitalidade transversal a todo o País;
- i) Estimular a concretização de parcerias público-privadas na prossecução da política de turismo e no seu financiamento;
- j) Introduzir mecanismos de compensação em favor das comunidades locais pela conversão do uso do solo e pela instalação de empreendimentos turísticos em zonas territoriais não destinadas previamente a uma finalidade turística.

2 — Os objectivos enumerados no número anterior concretizam -se, nomeadamente, através dos seguintes meios:

- a) Estímulo às entidades regionais e locais a planear, nas suas áreas de intervenção, actividades turísticas atractivas de forma sustentável e segura, com a participação e em benefício das comunidades locais;
- b) Incentivo à instalação de equipamentos e à dinamização de actividades e serviços de expressão cultural, animação turística, entretenimento e lazer que contribuam para a captação de turistas e prolongamento da sua estada no destino;
- c) Fomento da prática de um turismo responsável, promovendo a actividade como veículo de educação e interpretação ambiental e cultural e incentivando a adopção de boas práticas



ambientais e de projectos de conservação da natureza que permitam uma utilização eficiente dos recursos, minimizando o seu impacto nos ecossistemas;

d) Adopção de medidas de política fiscal como incentivo ao desenvolvimento sustentável das actividades turísticas;

e) Dinamização do turismo em espaço rural como factor de desenvolvimento económico e de correcção das assimetrias regionais;

f) Promoção e organização de programas de aproximação entre o turismo e a sociedade civil;

g) Dinamização de projectos de turismo social, com particular incidência nos segmentos jovem, sénior e familiar.

## **SECÇÃO II**

### **Áreas de actuação**

#### **Artigo 10.º**

##### **Qualificação da oferta**

1 — A qualificação da oferta de produtos e destinos turísticos nacionais tem por objectivo aumentar a competitividade e a visibilidade da oferta turística nacional relativamente a mercados concorrentes, bem como garantir um elevado nível de satisfação dos turistas e utilizadores de bens e serviços turísticos, e deve orientar -se pelos seguintes parâmetros:

a) Valorização das zonas especialmente vocacionadas para a actividade turística, prevendo a instalação de projectos turísticos de qualidade nos instrumentos de gestão territorial aplicáveis;

b) Agilização de procedimentos de licenciamento de infra-estruturas, estabelecimentos, empreendimentos, empresas e actividades que contribuam para o desenvolvimento de uma oferta turística de qualidade;

c) Adopção de soluções que incentivem a inovação e a criatividade;

d) Dinamização de produtos turísticos inovadores, em função da evolução da procura e das características distintivas dos destinos regionais;

e) Promoção e incentivo à valorização das envolventes turísticas, nomeadamente do património cultural e natural;

f) Optimização dos recursos agrícolas e das actividades desenvolvidas em meio rural enquanto recursos turísticos;

g) Valorização do serviço como elemento chave diferenciador da oferta turística, incentivando a adopção de mecanismos de certificação.

2 — Pode ser atribuído o estatuto de utilidade turística a empreendimentos, equipamentos e estabelecimentos prestadores de serviços turísticos que satisfaçam os requisitos e condições definidos em diploma legal, como meio de incentivo à qualificação da oferta turística nacional.

### **Artigo 11.º**

#### **Formação e qualificação dos recursos humanos**

1 — A valorização dos recursos humanos constitui uma prioridade da Política Nacional de Turismo, assumindo a formação profissional um papel central na melhoria dos níveis de qualificação dos jovens e dos activos empregados ou desempregados do sector e de oferta turística através da progressiva disseminação de uma cultura de serviço.

2 — São objectivos da política de qualificação dos recursos humanos do sector do turismo:

a) Garantir uma qualificação inicial aos jovens que pretendam ingressar no mercado de trabalho, através de percursos de dupla qualificação escolar e profissional;

b) Promover a formação contínua dos trabalhadores empregados ou desempregados, através de itinerários de qualificação modularizados, enquanto instrumento para a valorização e actualização profissionais e para a competitividade das empresas;

c) Promover e regular o acesso ao reconhecimento, validação e certificação das qualificações profissionais para efeitos de acesso ao exercício de profissões turísticas em Portugal;

d) Desenvolver novos perfis profissionais para o sector do turismo e adequar a regulamentação das actividades e profissões do sector;

e) Impulsionar a qualificação ou a reconversão profissional de trabalhadores desempregados, com vista a um rápido reingresso ao mercado de trabalho.

3 — A prossecução dos objectivos referidos no número anterior deve pautar -se pelos seguintes parâmetros:

a) Adaptação da oferta formativa às necessidades da procura;

- b) Adequação da capacidade de formação nos estabelecimentos de ensino em função do desenvolvimento turístico das diversas regiões;
- c) Promoção de parcerias com as empresas, parceiros sociais, associações profissionais, universidades e demais estabelecimento de ensino;
- d) Criação de uma cultura de aprendizagem, reconhecendo e validando as aprendizagens em contextos informais e não -formais, com vista ao reconhecimento escolar e profissional.

## **Artigo 12.º**

### **Promoção turística**

1 — A promoção turística tem como objectivos principais o crescimento das receitas turísticas em proporção superior ao aumento do número de turistas e aos demais indicadores da actividade, em particular nos mercados emissores tradicionais, a progressiva diversificação de mercados emissores e o aumento do volume do consumo turístico interno.

2 — A promoção turística deve ser desenvolvida em torno dos seguintes eixos:

- a) Posicionamento da marca Portugal baseado em factores distintivos sólidos que sustentem uma comunicação eficaz e adequada aos segmentos preferenciais da procura;
- b) Reforço e desenvolvimento das marcas regionais em articulação com a marca Portugal;
- c) Progressiva participação do sector privado nas estruturas com responsabilidades na promoção, bem como nos respectivos processos de decisão e financiamento;
- d) Crescente profissionalização das entidades com responsabilidade na promoção externa, assegurando a representatividade dos agentes públicos e privados nessas entidades;
- e) Captação de eventos, reuniões e congressos nacionais e internacionais.

## **Artigo 13.º**

### **Acessibilidades**

1 — As acessibilidades constituem um factor fundamental para a mobilidade e captação de turistas e para o aumento da competitividade de Portugal enquanto destino turístico.

2 — As políticas públicas devem promover a mobilidade dos turistas nacionais e estrangeiros, através da qualificação e do reforço das ligações e infra-estruturas aéreas, rodoviárias, ferroviárias, marítimas e fluviais, tendo em conta a localização dos mercados e destinos.

3 — A mobilidade no território nacional deve, ainda, ser promovida através da criação de circuitos turísticos integrados, designadamente através do desenvolvimento de redes de ciclóvias e de caminhos pedonais.

### **Artigo 14.º**

#### **Apoio ao investimento**

Devem ser implementados mecanismos de apoio à actividade turística e de estímulo ao desenvolvimento das pequenas e médias empresas (PME), nomeadamente através do aumento e diversificação de linhas de incentivo e de financiamento, bem como ao apoio ao investimento público de interesse turístico, privilegiando em ambos os casos a inovação, a qualificação e a sustentabilidade.

### **Artigo 15.º**

#### **Informação turística**

1 — A informação ao turista deve evoluir para o funcionamento em rede através da criação de uma rede nacional de informação turística, que garanta a qualidade e um nível homogéneo da informação prestada ao turista, independentemente do ponto em que seja solicitada, e na qual se privilegie a maior interacção possível com os turistas.

2 — Cabe às entidades públicas, centrais, regionais e locais, em colaboração com o sector privado, a produção de conteúdos informativos e a sua disponibilização aos turistas.

3 — A adaptação e harmonização da sinalização rodoviária e da sinalética turística, enquanto instrumentos essenciais para o desenvolvimento de produtos e destinos turísticos e para a satisfação dos turistas, constituem um eixo determinante da política nacional de informação turística.

### **Artigo 16.º**

#### **Conhecimento e investigação**

1 — A autoridade turística nacional, em colaboração com as entidades regionais e locais do turismo, deve assegurar a coordenação de estudos, bem como o intercâmbio de informação relativa às actividades e aos empreendimentos turísticos, integrando entidades públicas ou

privadas de investigação, formação e ensino na disponibilização, análise e divulgação dessa informação.

2 — O intercâmbio de informações relativas às actividades e aos empreendimentos turísticos visam dotar as entidades públicas e privadas do conhecimento detalhado e aprofundado da oferta e da procura turística, possibilitando a adequação daquela às características e preferências dos consumidores.

3 — Cabe à autoridade turística nacional a criação, o desenvolvimento e a manutenção de um registo nacional de turismo que centralize e disponibilize toda a informação relativa aos empreendimentos e empresas do turismo em operação no País.

4 — As entidades regionais e locais com competências no turismo e os agentes privados devem disponibilizar à autoridade turística nacional toda a informação necessária para a criação e manutenção do registo nacional do turismo.

### **CAPÍTULO III**

#### **Agentes do turismo**

#### **Artigo 17.º**

##### **Agentes públicos do turismo**

1 — Consideram -se agentes públicos do turismo todas as entidades públicas centrais, regionais e locais com atribuições no planeamento, desenvolvimento e concretização das políticas de turismo, nomeadamente:

- a) O membro do Governo responsável pela área do turismo;
- b) A autoridade turística nacional;
- c) As entidades regionais de turismo;
- d) As direcções regionais de economia;
- e) As comissões de coordenação e desenvolvimento regional;
- f) O Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I. P. (ICNB, IP);
- g) As regiões autónomas;
- h) As autarquias locais.

2 — Os agentes públicos do turismo têm como missão promover o desenvolvimento da actividade turística através da coordenação e da integração das iniciativas públicas e privadas, de modo a atingir as metas do Plano Estratégico Nacional do Turismo.

3 — Considera -se, ainda, que intervêm na prossecução da Política Nacional de Turismo as entidades públicas centrais, regionais e locais que, não tendo atribuições específicas na área do turismo, sejam responsáveis pela gestão e exploração de equipamentos e recursos turísticos.

### **Artigo 18.º**

#### **Fornecedores de produtos e serviços turísticos**

1 — São fornecedores de produtos e serviços turísticos as pessoas singulares ou colectivas que exerçam uma actividade organizada para a produção, comercialização, intermediação e gestão de produtos e serviços que concorram para a formação de oferta turística nacional, nomeadamente:

- a) Agências de viagens e turismo;
- b) Empresas ou entidades exploradoras de empreendimentos turísticos;
- c) Empresas de aluguer de veículos de passageiros sem condutor;
- d) Empresas de animação turística e operadores marítimo-turísticos;
- e) Estabelecimentos de restauração e bebidas;
- f) Empresas concessionárias de jogos de fortuna e azar;
- g) Entidades prestadoras de serviços na área do turismo social;
- h) Empresas de transporte aéreo, rodoviário, ferroviário e marítimo de passageiros e entidades gestoras das respectivas infra-estruturas de transporte.

2 — Considera -se, ainda, que concorrem para a formação da oferta turística os estabelecimentos de alojamento local, as empresas organizadoras de eventos, congressos e conferências, bem como os agentes económicos que, operando noutros sectores de actividade, sejam responsáveis pela gestão e exploração de equipamentos e recursos turísticos.

### **Artigo 19.º**

#### **Direitos dos fornecedores de produtos e serviços turísticos**

São direitos dos fornecedores de produtos e serviços turísticos:

- a) O acesso a programas de apoio, financiamento ou outros benefícios, nos termos de diploma legal;
- b) A menção dos seus empreendimentos ou estabelecimentos comerciais, bem como dos serviços e actividades que exploram ou administram, em campanhas promocionais organizadas pelas entidades responsáveis pela promoção interna e externa, para as quais contribuam financeiramente;
- c) Constar dos conteúdos informativos produzidos e divulgados pelas entidades públicas com responsabilidades na área do turismo.

## **Artigo 20.º**

### **Deveres dos fornecedores de produtos e serviços turísticos**

São deveres dos fornecedores de produtos e serviços turísticos:

- a) Cumprir a legislação específica aplicável às respectivas actividades;
- b) Apresentar preços e tarifas ao público de forma visível, clara e objectiva, nos termos da legislação aplicável;
- c) Desenvolver a sua actividade com respeito pelo ambiente, pelo património cultural e pelas comunidades locais;
- d) Assegurar a existência de sistemas de seguro ou de assistência apropriados que garantam a responsabilidade civil dos danos causados aos turistas e consumidores de produtos e serviços turísticos, assim como a terceiros, ocorridos no âmbito do exercício da actividade turística;
- e) Adoptar as melhores práticas de gestão empresarial e de qualidade de serviço e procedimentos de controlo interno da sua actividade;
- f) Adoptar práticas comerciais leais e transparentes, não lesivas dos direitos e interesses legítimos dos consumidores de produtos turísticos e respeitadoras das normas da livre concorrência.

## **Artigo 21.º**

### **Participação das associações**

As associações empresariais, sindicais e outras da área do turismo constituem parceiros fundamentais na definição e prossecução das políticas públicas de turismo.

## **CAPÍTULO IV**

### **Direitos e deveres do turista e do utilizador de produtos e serviços turísticos**

#### **Artigo 22.º**

##### **Direitos do turista e do utilizador de produtos e serviços turísticos**

Sem prejuízo dos demais direitos reconhecidos em legislação especial, o turista e o utilizador de produtos e serviços turísticos gozam dos seguintes direitos:

- a) Obter informação objectiva, exacta e completa sobre todas e cada uma das condições, preços e facilidades que lhe oferecem os fornecedores de produtos e serviços turísticos;
- b) Beneficiar de produtos e serviços turísticos nas condições e preços convencionados;
- c) Receber documentos que comprovem os termos da sua contratação e preços convencionados;
- d) Fruir de tranquilidade, privacidade e segurança pessoal e dos seus bens;
- e) Formular reclamações inerentes ao fornecimento de produtos e prestação de serviços turísticos, de acordo com o previsto na lei, e obter respostas oportunas e adequadas;
- f) Fruir dos produtos e serviços turísticos em boas condições de manutenção, conservação, higiene e limpeza;
- g) Obter a informação adequada à prevenção de acidentes, na utilização de serviços e produtos turísticos.

#### **Artigo 23.º**

##### **Deveres do turista e do utilizador de produtos e serviços turísticos**

O turista e o utilizador de produtos e serviços turísticos têm os seguintes deveres:

- a) Cumprir a lei e os regulamentos vigentes;
- b) Respeitar o património natural e cultural das comunidades, bem como os seus costumes;
- c) Utilizar e fruir dos serviços, produtos e recursos turísticos com respeito pelo ambiente e tradições nacionais;
- d) Adoptar hábitos de consumo ético e sustentável dos recursos turísticos.



## **CAPÍTULO V**

### Financiamento e fiscalidade

#### **Artigo 24.º**

##### Suporte financeiro

O suporte financeiro ao turismo assenta nas seguintes fontes de financiamento:

- a) O Orçamento do Estado, pela transferência de verbas destinadas ao sector do turismo para a autoridade turística nacional e para as entidades regionais de turismo;
- b) As receitas provenientes do imposto sobre o jogo e das concessões das zonas de jogo, dentro dos limites definidos na lei de enquadramento orçamental;
- c) Os recursos financeiros alocados pelas entidades privadas e pelas entidades públicas regionais e locais, bem como pelas instituições comunitárias;
- d) Os recursos financeiros provenientes de outras entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais;
- e) Outras receitas próprias da autoridade turística nacional.

#### **Artigo 25.º**

##### Política fiscal

No âmbito da política nacional de turismo, pode ser promovida a adopção de medidas de política fiscal que contribuam para o maior desenvolvimento das actividades económicas que integram o sector do turismo, estimulem o consumo turístico interno e a deslocação turística dos portugueses em território nacional, promovam a competitividade internacional das empresas, ou que incentivem a adopção de práticas que contribuam para o desenvolvimento sustentável do turismo.

## **CAPÍTULO VI**

### Representação internacional

#### **Artigo 26.º**

##### Cooperação e participação internacional

A representação internacional de Portugal no sector do turismo deve ser assegurada, nomeadamente, através das seguintes linhas:

- a) Desenvolvimento de programas de cooperação internacional de carácter bilateral e multilateral no sector do turismo;
- b) Participação nos diversos organismos internacionais com competências na área do turismo, com particular ênfase nos grupos de trabalho que incidam sobre matérias de interesse para o desenvolvimento da actividade turística nacional no âmbito dos princípios e objectivos definidos no presente decreto -lei.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 18 de Junho de 2009

## **Anexo II**

### **Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis**

## **Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis**

Adoptada na reunião informal dos Ministros responsáveis pelo Desenvolvimento Urbano e Coesão Territorial, em 24 e 25 de Maio de 2007, em Leipzig.

### **PREÂMBULO**

A "Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis" é um documento dos Estados-Membros, cuja elaboração contou com uma ampla e transparente participação das partes interessadas europeias. Cientes dos desafios e das oportunidades com que se deparam as cidades europeias e da diversidade dos seus antecedentes históricos, económicos, sociais e ambientais, os Ministros dos Estados-Membros responsáveis pelo Desenvolvimento Urbano chegaram a acordo sobre princípios e estratégias comuns em matéria de política de desenvolvimento urbano. Os Ministros comprometem-se a:

- lançar nos respectivos Estados um debate político sobre o modo de integrar os princípios e as estratégias da Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis nas políticas de desenvolvimento nacionais, regionais e locais,
- recorrer ao instrumento de desenvolvimento urbano integrado e às respectivas estruturas de governação para a sua aplicação, criando, para o efeito, as condições gerais necessárias a nível nacional, e
- promover uma organização territorial equilibrada baseada numa estrutura urbana policêntrica europeia.

Os Ministros agradecem à Presidência alemã a preparação do relatório "O desenvolvimento urbano integrado – condição indispensável para o êxito da sustentabilidade urbana" e os estudos "Estratégias para valorizar o ambiente físico em zonas urbanas carenciadas", "Reforçar a economia local e o emprego em zonas urbanas carenciadas", "Políticas activas de educação e de formação de crianças e jovens em zonas urbanas carenciadas" e "Transportes urbanos sustentáveis e zonas urbanas desfavorecidas", que incluem, todos eles, exemplos de boas práticas na Europa. Estes estudos ajudarão as cidades, seja qual for a sua dimensão, a pôr em prática os princípios e as estratégias constantes da Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis.

### **Os Ministros declaram:**

Nós, os Ministros responsáveis pelo Desenvolvimento Urbano dos Estados-Membros da União Europeia, consideramos que as cidades europeias que, independentemente da sua dimensão,

tenham evoluído ao longo dos tempos constituem um património económico, social e cultural inestimável e insubstituível.

Apoiamos firmemente a Estratégia de Desenvolvimento Sustentável da UE, que assenta no Programa de Acção de Lille, no Acervo Urbano de Roterdão e no Acordo de Bristol, a fim de proteger, reforçar e desenvolver mais as nossas cidades. Neste contexto, deverão ser tomadas em consideração simultaneamente e em pé de igualdade todas as vertentes do desenvolvimento sustentável, nomeadamente a prosperidade económica, o equilíbrio social e um ambiente saudável. Devem merecer igualmente atenção os aspectos relacionados com a cultura e com a saúde, bem como a capacidade institucional dos Estados-Membros.

Entendemos que as nossas cidades têm qualidades culturais e arquitectónicas únicas, uma forte capacidade de inclusão social e excelentes oportunidades de desenvolvimento económico. São centros de conhecimento e fontes de crescimento e inovação. Mas, ao mesmo tempo, debatem-se com problemas demográficos, desigualdade social, exclusão social de grupos populacionais específicos, falta de alojamento adequado a preços acessíveis e problemas ambientais. A longo prazo, as cidades não poderão desempenhar a sua função de motor de progresso social e crescimento económico descrita na Estratégia de Lisboa se não conseguirmos manter o equilíbrio social no interior de cada uma e entre elas, preservando a diversidade cultural e fixando elevados padrões de qualidade para o planeamento urbanístico, a arquitectura e o ambiente.

Necessitamos cada vez mais de estratégias globais e da acção concertada de todas as pessoas e instituições que participam no processo de desenvolvimento urbano, mesmo para além dos limites da cidade. Todas as esferas de governação – local, regional, nacional e europeia – têm a sua quota-parte de responsabilidade no futuro das nossas cidades. Para que esta governação a vários níveis seja verdadeiramente eficaz há que melhorar a coordenação entre as várias políticas sectoriais e insuflar um novo sentido de responsabilidade na política de desenvolvimento urbano integrado. Devemos também assegurar que os responsáveis pela aplicação destas políticas a todos os níveis adquiram as competências e os conhecimentos necessários para que as cidades se desenvolvam como comunidades sustentáveis.

Congratulamo-nos com as afirmações e as recomendações enunciadas na Agenda Territorial da União Europeia e com o trabalho desenvolvido pelas instituições europeias para promover uma visão integrada das questões urbanas. Reconhecemos o valioso contributo dos compromissos de Aalborg para uma acção estratégica e coordenada a nível local, bem como as conclusões do Fórum Europeu das Políticas Arquitectónicas de 27 de Abril de 2007 sobre a cultura da construção e tomamos nota da Carta Europeia "Rede de cidades vivas".

## **Recomendamos:**

### **I. Maior recurso a abordagens de política de desenvolvimento urbano integrado**

Por política de desenvolvimento urbano integrado entendemos ter devida e simultaneamente em consideração as preocupações e os interesses relevantes para o desenvolvimento urbano. É um processo em que se coordenam as vertentes espacial, sectorial e temporal de áreas fundamentais da política urbana. É essencial o envolvimento dos agentes económicos, das partes interessadas e do público em geral. A política de desenvolvimento urbano integrado é condição prévia fundamental para pôr em prática a Estratégia de Desenvolvimento Sustentável da UE. Aplicá-la é tarefa à escala europeia, que deverá, porém, ter em conta as condições e as necessidades locais, bem como o princípio de subsidiariedade.

A conciliação dos vários interesses, facilitada por uma política de desenvolvimento urbano integrado, constitui uma base viável para um consenso entre Estado, regiões, cidades, cidadãos e agentes económicos. Conjugando conhecimentos e recursos financeiros é possível utilizar mais eficazmente os escassos fundos públicos e coordenar melhor os investimentos públicos e privados. A política de desenvolvimento urbano integrado envolve actores externos à administração e permite aos cidadãos participarem activamente na definição do seu espaço imediato de vida. Estas medidas podem, ao mesmo tempo, propiciar maior segurança de planeamento e investimento.

Recomendamos às cidades europeias a elaboração de programas de desenvolvimento urbano integrado para as cidades no seu conjunto. Estes instrumentos de planeamento centrados na aplicação das medidas previstas deverão

- identificar os pontos fortes e fracos dos aglomerados urbanos partindo da análise da situação actual,
- definir objectivos de desenvolvimento concretos para a zona urbana e desenvolver uma visão para a cidade,
- coordenar os diferentes planos e políticas territoriais, sectoriais e técnicos e velar por que os investimentos programados contribuam para promover um desenvolvimento equilibrado do espaço urbano,
- coordenar e concentrar localmente a utilização de fundos pelo sector público e privado, e
- ser coordenados a nível local e de área metropolitana e associar os cidadãos e outros parceiros

que possam contribuir substancialmente para determinar a futura qualidade económica, social, cultural e ambiental de cada zona.

Deve ser reforçada a coordenação a nível local e de área metropolitana. O objectivo é estabelecer nas áreas urbanas e metropolitanas uma parceria equitativa entre zonas urbanas e rurais e entre cidades pequenas, médias e grandes. As questões e as decisões em matéria de desenvolvimento urbano devem deixar de ser tratadas isoladamente. As nossas cidades deverão ser os pilares do desenvolvimento das áreas metropolitanas, cabendo-lhes também responsabilidades em matéria de coesão territorial. Será útil, pois, que a cooperação em rede entre elas seja intensificada à escala europeia.

A política de desenvolvimento urbano integrado oferece um conjunto de instrumentos que já provaram ser eficazes no desenvolvimento de estruturas de governação modernas, cooperativas e eficientes em muitas cidades europeias. Estas estruturas são indispensáveis para melhorar a competitividade das cidades europeias e permitem coordenar antecipadamente a evolução do alojamento, da economia, das infra-estruturas e dos serviços, tendo em conta, entre outros, o impacto das actuais tendências de envelhecimento e migração e as condições no sector energético.

No âmbito da política de desenvolvimento urbano integrado consideramos que as seguintes estratégias de acção se revestem de particular importância para o reforço da competitividade das cidades europeias:

### **Criação e preservação de espaços públicos de qualidade**

Os espaços públicos, as paisagens culturais urbanas, a arquitectura e o urbanismo têm um papel determinante nas condições de vida das populações urbanas. Enquanto factores de implantação indirectos, são importantes para atrair as indústrias do conhecimento, a mão-de-obra qualificada e criativa e o turismo. Deve ser, por isso, incrementada a interacção entre a arquitectura, o planeamento das infra-estruturas e o ordenamento urbano de modo a criar espaços públicos atraentes, construídos em função das necessidades dos seus utilizadores e um ambiente de vida de nível elevado, uma cultura arquitectural ("Baukultur"). A "Baukultur" deve ser entendida na acepção mais ampla do termo, como a soma de todos os aspectos culturais, económicos, tecnológicos, sociais e ecológicos que influenciam a qualidade e o processo de planeamento e construção. Contudo, esta abordagem não se deverá restringir aos espaços públicos. Uma cultura arquitectural deste tipo é necessária à cidade no seu conjunto e arredores. As cidades e o Estado devem fazer sentir a sua influência, especialmente no tocante à preservação do património arquitectural. Há que preservar os edifícios históricos, os espaços públicos e o valor urbanístico e arquitectural que eles representam.

A criação e preservação de espaços, equipamentos e serviços urbanos funcionais e bem concebidos é uma tarefa que deve ser arrostada conjuntamente pelas autoridades nacionais, regionais e locais, mas também pelos cidadãos e pelas empresas.

## **Modernização das redes de infra-estruturas e melhoria da eficiência energética**

Um sistema de transportes urbanos sustentáveis, acessíveis e a preços razoáveis com ligações coordenadas às redes de transportes metropolitanos pode contribuir de modo decisivo para melhorar as condições de vida, bem como a qualidade do local de implantação e do ambiente. Deve ser prestada especial atenção à gestão do tráfego e à interconexão dos modos de transporte, incluindo infra-estruturas para ciclistas e peões. Os transportes urbanos devem ajustar-se às diferentes exigências no que diz respeito a habitação, trabalho, espaços públicos e ambiente.

As infra-estruturas técnicas para o fornecimento de água, o tratamento de águas residuais e outras redes de aprovisionamento, em particular, devem ser melhoradas atempadamente e adaptadas às novas condições de modo a poderem responder às futuras exigências de uma vida urbana de qualidade.

A eficiência energética, a utilização racional dos recursos naturais e a eficácia económica dos serviços de utilidade pública são pressupostos fundamentais para a sua sustentabilidade. Há que melhorar a eficiência energética dos edifícios, tanto dos novos como dos já existentes. A renovação do parque imobiliário pode reflectir-se significativamente na eficiência energética e na melhoria da qualidade de vida dos habitantes. Neste contexto, importa ter em especial atenção os edifícios prefabricados, antigos e em estado de degradação. Redes de infra-estruturas rentáveis e optimizadas e edifícios com elevada eficiência energética permitirão reduzir os custos tanto das empresas como dos habitantes.

O habitat agrupado constitui uma base importante para uma utilização eficiente e sustentável dos recursos, que pode ser atingida recorrendo a um ordenamento urbano e regional que impeça a dispersão urbana através de um controlo apertado da oferta de terrenos e da especulação. A estratégia de criar bairros urbanos mistos com espaços para habitação, actividades profissionais e educativas, serviços e actividades de lazer revelou-se particularmente pertinente.

A utilização de sofisticadas tecnologias de informação e comunicação nos domínios da educação, do emprego, dos serviços sociais, da saúde e da segurança, bem como de meios para melhorar a gestão urbana deverá permitir às cidades contribuírem para preservar e melhorar a qualidade de vida de quem nela habita e a sua atractividade para as empresas.

As nossas cidades deverão também ser capazes de se adaptar para fazer face à ameaça que representam as alterações climáticas. Um desenvolvimento urbano bem concebido e planificado pode constituir um meio de permitir o crescimento sem grande poluição, melhorar a qualidade ambiental e reduzir as emissões de carbono. As cidades poderão atingir este objectivo através de



medidas de prevenção, atenuação e adaptação inovadoras, que, por seu turno, contribuirão para o desenvolvimento de novas indústrias e empresas com baixas emissões de carbono.

### **Políticas activas em matéria de inovação e educação**

As cidades são locais de criação e difusão do conhecimento. O pleno aproveitamento do potencial de conhecimento de uma cidade depende da qualidade da educação escolar e pré-escolar, da permeabilidade dos sistemas de educação e de formação, das redes sociais e culturais, das oportunidades de aprendizagem ao longo da vida, da excelência das universidades e dos centros de investigação não universitários, bem como das redes de intercâmbio entre a indústria, o meio empresarial e a comunidade científica.

A política de desenvolvimento urbano integrado pode contribuir para melhorar estes factores, reunindo as partes interessadas, apoiando as redes e otimizando as estruturas de implantação. O desenvolvimento urbano integrado promove o diálogo social e intercultural.

As estratégias de desenvolvimento urbano integrado, uma gestão cooperativa de desenvolvimento urbano e uma boa governação podem contribuir para uma utilização específica das potencialidades das cidades europeias, tendo em vista, em particular, a competitividade e o crescimento, bem como a redução das disparidades nas aglomerações e entre elas. Dão ao cidadão a oportunidade de uma participação social e democrática.

## **II. Atenção particular aos bairros carenciados no contexto da cidade**

As cidades deparam-se com desafios importantes associados principalmente às mutações nas estruturas económicas e sociais e à globalização. Entre os problemas específicos deve referir-se a alta taxa de desemprego e a exclusão social. Numa cidade pode haver diferenças consideráveis entre as várias zonas no tocante a oportunidades económicas e sociais, mas também em relação à qualidade do ambiente. Além disso, em muitos casos, continuam a agravar-se as desigualdades sociais e as disparidades de desenvolvimento económico, o que contribui para a destabilização das cidades. Uma política de integração social que combata as desigualdades e a exclusão social é o melhor meio de garantir a segurança nas nossas cidades.

Uma política de habitação social bem concebida pode constituir um meio eficaz para alcançar os objectivos de coesão social e integração nas cidades e nas zonas urbanas. Habitações salubres, condignas e a preços acessíveis podem tornar estes bairros mais atractivos tanto para jovens como para pessoas idosas e contribuir, assim, para a sua estabilidade.

É necessário estar atento aos sinais de alerta que indiciam um processo de degradação de alguns bairros e tomar atempadamente as medidas que se impõem, evitando, desse modo, desperdiçar recursos, pois os custos e as dificuldades para inverter essa tendência serão certamente muito

maiores. O Estado deve oferecer perspectivas e incentivos aos residentes nas zonas afectadas. Para encontrar a melhor solução para cada zona urbana desfavorecida é indispensável a participação activa dos residentes e a intensificação do diálogo entre representantes políticos, residentes e actores económicos.

Nesta perspectiva, consideramos que as seguintes estratégias de acção enquadradas numa política de desenvolvimento urbano integrado se revestem de particular importância para os bairros urbanos carenciados:

### **Prosseguir estratégias para melhorar o ambiente físico**

Há uma correlação estreita entre, por um lado, actividades económicas e investimentos e, por outro, estruturas urbanas de qualidade, áreas correctamente edificadas e infra-estruturas e equipamentos modernos e eficientes. Por isso, é necessário melhorar o parque imobiliário dos bairros degradados no que toca à concepção, condições de conservação e eficiência energética. A melhoria da qualidade da habitação tanto nas construções novas como nos grandes edifícios prefabricados, antigos e em estado de degradação oferecem enormes potencialidades de aumentar a eficiência energética na UE e, assim, combater as alterações climáticas.

A fim de aumentar a sua sustentabilidade, os investimentos feitos na melhoria do ambiente físico devem enquadrar-se numa estratégia de desenvolvimento a longo prazo que inclua também investimentos públicos e privados.

### **Reforçar a economia local e a política local de mercado de trabalho**

As medidas destinadas a garantir a estabilização económica dos bairros carenciados devem também valer-se das forças económicas endógenas dessas zonas. Uma política de mercado de trabalho e uma política económica talhadas à medida das necessidades de cada um dos bairros são os instrumentos adequados para o efeito. O objectivo é criar e garantir empregos e facilitar o arranque de novas empresas. Em particular, devem ser melhoradas as oportunidades de acesso ao mercado de trabalho local através da oferta de formação orientada para a procura. É imperioso também explorar cada vez mais as oportunidades de emprego e de formação oferecidas pelas economias étnicas.

A União Europeia, os Estados-Membros e as cidades devem criar melhores condições e instrumentos para reforçar a economia local e, conseqüentemente, os mercados de trabalho locais, promovendo a economia social e prestando serviços próximos do cidadão.

### **Adoptar políticas activas em matéria de educação e de formação de crianças e jovens**

A melhoria do ensino e da formação a nível local em conjugação com políticas activas orientadas para as crianças e os jovens é um ponto de partida fundamental para melhorar a situação nos bairros carenciados.

Devem ser dadas mais e melhores possibilidades de educação e formação em função das necessidades e carências das crianças e dos jovens que vivem nesses bairros. Adoptando uma política dirigida às crianças e aos jovens que tenha em conta o meio social que os rodeia estaremos a contribuir para melhorar a participação das crianças e dos jovens que vivem em bairros carenciados e a dar-lhes possibilidade de concretizarem as suas ambições, garantindo-lhes a igualdade de oportunidades a longo prazo.

### **Promover transportes urbanos eficientes e a preços razoáveis**

Muitos dos bairros carenciados são também penalizados devido às más ligações de transporte e às condições ambientais degradadas, que reduzem ainda mais a sua atractividade. O desenvolvimento de um sistema de transporte público de qualidade e a preços comportáveis fará com que os residentes nestas zonas tenham as mesmas oportunidades de mobilidade e acessibilidade dos outros cidadãos, o que lhes é lícito esperar.

Para atingir esse objectivo, a planificação dos transportes e a gestão do tráfego nestas zonas devem procurar cada vez mais reduzir o impacto negativo dos transportes no ambiente e organizar o transporte de forma a integrar melhor estes bairros na cidade e na área metropolitana em geral, o que implica também redes de vias pedonais e cicláveis.

Quanto mais estabilizarmos a situação económica dos bairros carenciados, realizarmos a sua integração social e melhorarmos o meio físico e as infra-estruturas de transporte, maiores serão as hipóteses de as nossas cidades continuarem a ser a longo prazo locais de progresso social, crescimento e inovação.

### **Realçamos:**

A política de desenvolvimento urbano deverá ser adoptada a nível nacional, ao passo que os estímulos para soluções inovadoras deverão ser criados não só a nível nacional mas também a outros níveis.

As nossas cidades necessitam de margem de manobra suficiente para realizarem as tarefas locais de maneira responsável e de uma base financeira sólida que confira estabilidade a longo prazo. É, por isso, importante que os Estados-Membros possam utilizar também os fundos estruturais europeus em grandes programas de desenvolvimento urbano integrado. A utilização

destes fundos deverá concentrar-se fundamentalmente nas dificuldades e possibilidades específicas, tendo, no entanto, em consideração as oportunidades, os problemas e as especificidades existentes nos Estados-Membros. As autoridades locais deverão, se é que o não fizeram já, desenvolver as capacidades e competências necessárias para pôr em prática políticas de desenvolvimento urbano integrado, tendo em vista garantir a qualidade e a sustentabilidade global do ambiente urbano.

As novas iniciativas comunitárias Jessica e Jeremie, que apoiam a criação de fundos de desenvolvimento urbano e de fundos para as PME e utilizam instrumentos de engenharia financeira para mobilizar capitais privados a fim de executar estratégias de desenvolvimento urbano integrado, oferecem oportunidades promissoras de aumentar a eficácia das fontes de financiamento nacionais e europeias tradicionais.

A nível nacional, todos os ministérios deverão reconhecer mais claramente a importância das cidades na concretização das ambições nacionais, regionais e locais e o impacto que as suas políticas nelas exercem. Os esforços envidados pelos diferentes ministérios com competência ou influência nas questões urbanas deverão ser melhor coordenados e integrados, complementando-se em vez de concorrerem entre si.

Sublinhamos a importância de uma troca sistemática e estruturada de experiências e de conhecimentos no domínio do desenvolvimento urbano sustentável. Solicitamos à Comissão Europeia que numa futura conferência organizada no âmbito da iniciativa "As regiões e a mudança económica", apresente o resultado do intercâmbio das boas práticas com base nas orientações da Carta de Leipzig. Paralelamente, necessitamos de uma plataforma europeia para reunir e desenvolver boas práticas, estatísticas, estudos de aferição de desempenhos (benchmarking), avaliações, análises pelos pares (peer reviews) e outras investigações em matéria urbana, a fim de apoiar os actores interessados no desenvolvimento urbano em todos os níveis e sectores. Continuaremos a promover e a intensificar o intercâmbio de conhecimentos e experiências entre responsáveis políticos, profissionais e investigadores a nível local, regional, nacional e europeu de modo a reforçar a dimensão urbana da Estratégia de Desenvolvimento Sustentável da UE, da Estratégia de Lisboa e da Estratégia Europeia de Emprego.

A Europa precisa de cidades e de regiões fortes e onde seja bom viver.



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

# **Lisboa e o Rio**

## **Relação Turística Sustentável**

**António Miguel da Silva Pereira Stichini Santos**

(Licenciado)

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em

Arquitectura com especialização em Planeamento Urbano e Territorial

Orientador Científico: Professora Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira

Júri:

Presidente: Doutor Francisco M. Serdoura, Professor da FAUTL

Vogal: Doutora Teresa Alves, Professora da FLUL

Vogal: Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira, Professora da FAUTL

Lisboa, FAUTL, Maio, 2011

## **1. Introdução**

### **1.1.1 Objectivo**

O presente estudo revela-se de uma actualidade de facto pertinente, na medida em que cada vez mais se faz sentir um peso maior na economia nacional dos benefícios do turismo para a balança comercial portuguesa. “O turismo representa actualmente cerca de 11 % do PIB e emprega mais de 500 000 pessoas, tendo uma capacidade real de contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos Portugueses e para a progressão da coesão territorial e da identidade nacional, através da promoção do desenvolvimento sustentável em termos ambientais, económicos e sociais.” (DL191/2009 de 17 de Agosto)

No entanto também os efeitos do turismo se fazem sentir quer na pressão urbanística quer na mudança e aculturação da população de Lisboa, disso é exemplo a apropriação de espaço público para esplanadas ou mais ainda nos *franchaising* de restauração que vão aparecendo por toda a cidade, como forma de dar resposta descaracterizada a um turismo crescente que não procura esse tipo de estabelecimentos.

O objectivo de qualquer estudo, por demais interessante que se apresente, deverá ter sempre uma conclusão que sirva de contributo para futuras investigações. Foi nessa perspectiva que se decidiu investigar algumas fontes como forma de alcançar essa meta.

A atitude de turista sempre existiu de uma forma mais ou menos perceptível ao longo da história humana e Lisboa não foi excepção, com um canal de acesso privilegiado, “Porque o rio é, desde a Idade Média (ou desde sempre) a via real da cidade, a sua possibilidade maior de comunicação” (França, 1980), sempre foi além de um porto de partida também um porto de chegada ou de passagem, quer de bens consumíveis quer de bens culturais.

Por outro lado, a cidade de Lisboa tem tido ao longo dos tempos um posicionamento geográfico distinto em relação aos centros de poder político mundiais, e mais concretamente europeus, esse posicionamento tem divergido entre o epicentro económico, com os Descobrimentos, à marginalização no tempo da romanização ou na actualidade com o desenvolvimento dos países do leste e com a abertura e liberalização desses mercados. Assim, esta oscilação de protagonismo tem tido alguns efeitos quer a nível do património cultural ou artístico quer a nível económico.

Assim, temos uma herança cultural de grande peso, não só ligada ao mar e ao rio mas muito relacionada com eles, que se soubermos preservar, se poderá manifestar como uma mais-valia económica através do turismo. As cidades portuárias são repletas de imagens e imaginários, patrimónios materiais e imateriais próprios (Mathé, 1997)

“As actividades ligadas ao turismo são disso um bom exemplo; por mostrarem como as questões ligadas ao património, natural e edificado, e à qualidade ambiental e das paisagens, se transformaram em factores produtivos e razão de ser da sua existência.” (Fadigas, 2007)

Todavia, numa época em que a sustentabilidade é um dos novos paradigmas no dinamismo das cidades, Lisboa não pode deixar de atender e mesmo favorecer esta atitude que aos poucos se deverá entranhar na cultura contemporânea.

Deste modo, o turismo sustentável é, ou deverá vir a ser, a forma mais consciente de desenvolvimento para aqueles que fazem deste sector, um dos principais motores de crescimento nacional.

De acordo com as recomendações da Organização Mundial do Turismo (UNWTO, 2007), o termo «viagem» (*travel*), designa a deslocação de pessoas entre localizações geográficas distintas, para qualquer fim e com qualquer duração<sup>1</sup>; mais restrito, o termo «turismo» (*tourism*) compreende apenas alguns tipos de deslocações, sendo definido como: a actividade de pessoas que se deslocam para lugares diferentes da sua residência habitual, e que ali permanecem por um período não superior a um ano, tendo por motivo principal o lazer, negócios, ou outros (excluindo-se o exercício de actividades remuneradas no local visitado)<sup>2</sup>.

No entanto, as definições da OMT não são muito apelativas no contexto de uma abordagem científica/urbanística porque apenas definem a perspectiva de quem procura (o produto e seus consumidores) e não mencionam a perspectiva de quem oferece ou é visitado, ignorando o lado da “oferta” (das empresas e instituições produtoras); bem como, as várias esferas de regulação e os múltiplos níveis de interacção entre actores sociais envolvidos na actividade (Cornelissen, 2005).

As diversas implicações urbanísticas têm sido postas de lado destas abordagens, definindo o turismo como um acto de consumo isolado das implicações formais que trás à cidade enquanto oferta de espaço urbano com as suas diferenças e características culturais que o tornam diferente,

---

<sup>1</sup> Dentro do mesmo país ou região, são viagens domésticas; e, se envolvem mais do que um país, são viagens internacionais. Aqueles que viajam são designados viajantes (*travelers*).

<sup>2</sup> Os indivíduos que fazem viagens de turismo são designados como «visitantes» (*visitors*), que se subdividem em duas categorias: os «turistas» (*tourists or overnight visitors*), que são os que permanecem pelo menos uma noite, em alojamento público ou privado, no local visitado; e os «excursionistas» (*excursionists or same-day visitors*), cuja viagem não inclui pernoita. Apesar de ser aparentemente uma questão semântica, esta distinção interfere nos resultados estatísticos, uma vez que os “turistas” de cruzeiro são tratados como excursionistas e não como turistas, razão provável e pela qual tem sido descorada, em termos económicos, esta actividade turística, de enorme impacto na cidade.

mas ao mesmo tempo com algumas características que se podem considerar idênticas do ponto de vista analítico. Não se tem verificado uma relação directa entre os indicadores e a forma.

### 1.1.2. Motivações e Interrogações Iniciais

O tema desta dissertação surge como facto do autor desde sempre viver com a presença do rio Tejo de uma forma muito próxima, tendo crescido com vista para o rio e sempre que mudou de residência ter mantido essa proximidade com o rio; (Bernardo Soares dizia que “o Tejo é a nossa única testemunha”) por outro lado sempre achou que Lisboa, apesar de o seu “mundo” estar virado para o Tejo, estava de costas viradas para o rio.

Desde a Idade Média foi um facto adquirido, que o rio era extremamente poluído, factor que fez ao longo dos séculos, e àqueles que podiam, fixar as suas residências no alto das colinas como forma de se protegerem das insalubres e fétidas margens.

Outro factor que influenciou a escolha do tema, foi a atribuição do *World Travel Awards 2009* na categoria de melhor destino Europeu de cruzeiros em Outubro de 2009 e assim verificar a existência, num ano de crise, de um factor de desenvolvimento.

Finalmente, a escolha do tema foi a assistência da disciplina optativa sobre Sustentabilidade do Planeamento e Gestão do Território do 2º ciclo de mestrado integrado do curso, opção essa que de uma forma decisiva alterou a maneira de ver e projectar, com a criação de uma capacidade crítica em relação a estas questões até então vista de ânimo leve.

## 1.2. Metodologia

A abordagem efectuada neste trabalho, é de natureza exploratória e tendencialmente panorâmica, procurando cobrir várias escalas, níveis de actuação e intervenientes.

Foi o trabalho organizado em várias fases como forma de atingir os objectivos propostos e traçou-se uma serie de etapas a realizar, como forma geral de abordagem ao tema:

- Na primeira fase:
  - Pesquisa na bibliografia existente na biblioteca da APL
  - Pesquisa bibliográfica geral de arquitectura e urbanismo.
  - Pesquisa de informação específica junto dos operadores turísticos, internet e revistas sempre focalizado ao tema.



- Na segunda fase:

Do processo de investigação bibliográfico sai um enquadramento histórico do desenvolvimento urbano de Lisboa e do próprio rio, do paralelismo desta relação, nem sempre concertada, bem como da relação entre os dois ao longo da história.

Pela necessidade de definir espacialmente a área onde recai o estudo, opta-se pela escolha de uma das gravuras existentes sobre a Cidade de Lisboa, com o cuidado de privilegiar a relação entre os dois sujeitos, da relação sustentável entre Lisboa e o rio com aproveitamento para o turismo.

- Na terceira fase:

Abordou-se os casos de estudo de outras cidades com características idênticas, de forma a retirar os contributos de outras experiências já demonstradas. Esta fase foi de especial relevância pois teve um factor crítico bastante marcado, influenciando de forma profunda os objectivos traçados.

- Por fim:

A investigação e a aplicação dos conceitos retirados da bibliografia, consistiu da análise e comentário bibliográfico, conseguido pela leitura de trabalhos académicos, de livros, artigos de imprensa e informação divulgada através da internet, referenciando e complementando os casos de estudo escolhidos relacionados com o tema proposto.

Aplicar à investigação a análise da forma como as opções urbanísticas têm sido tomadas e relacionar o fenómeno do turismo de cruzeiros e a sua relação com a cidade pós-industrial e o seu sistema em rede, assim como analisar as questões de coesão territorial dentro de uma lógica sistémica ou em rede.

Verificar como o turismo de cruzeiro enquanto actividade de consumo se pode relacionar com a cidade contemporânea.

### 1.3. Conteúdo

Considerando, as trinta e cinco maiores áreas metropolitanas mundiais, aproximadamente um terço das suas capitais são cidades portuárias. Ao longo do tempo, as cidades portuárias têm tido um lugar central dentro dos territórios nacionais em que estão inseridas. O caso de Lisboa não foi excepção e marcou todo o percurso de desenvolvimento nacional quer pelas actividades daí resultantes quer pela capacidade que sustentaram.

“No sentido de responder a situações várias de obsolescência e de renovação” as áreas portuárias foram sucessivamente sujeitas a reordenamentos, aproveitando as potencialidades quer ao nível da consolidação enquanto tecido urbano quer na abertura à “inovação social e tecnológica”, dado que, sítios de carácter diversificado tanto a nível das actividades económicas como culturais, turísticas, ambientais e lúdicas, os portos formam uma matriz identitária das cidades que os possuem. (Ferreira; Castro, 1999)

Porém, os portos marítimos, sempre foram fronteiras e trazem por isso, uma carga de segurança e controle próprio das actividades aduaneiras, apetrechando-se ao longo do tempo com mecanismos de defesa e controle militar ou policial, fiscal e sanitário, Muitos têm fortificações, com o objectivo de minimizar riscos de invasão de corsários ou outros visitantes menos desejados.

No entanto, e apesar de por definição ser um sítio sob observação sempre teve e fez parte do imaginário uma certa perigosidade inerente aos portos quer pelo desconhecido, quer pelo tipo de frequentadores, (marinheiros, estivadores, prostitutas, contrabandistas, etc.), ou pelas doenças importadas.

Se por um lado foi importante para o desenvolvimento da cidade, as zonas portuárias pelo seu carácter próprio de zonas de alfândega, industrial e de armazéns, segregaram-se criando assim guetos junto dos aglomerados urbanos a elas associadas.

A actividade portuária, presentemente, já não se caracteriza por uma unidade espacial, mas antes, por uma dispersão pelo território ribeirinho em diversas realidades consoante as características sectoriais, de cada actividade e suas necessidades logísticas. Se é possível pensar-se na criação de portos ao largo para mercadorias, como por exemplo no Japão onde se construíram ilhas artificiais para a função portuária em exclusivo, com transfe para as mercadorias para o interior do território, a actividade dos cruzeiros turísticos não se encontra aberta a estes transferes de passageiros por razões óbvias.

Como refere *Fabre* (1992), é na interface urbano que se articulam as diversas escalas, e as múltiplas relações, em torno da economia portuária. A centralidade e importância económica dos

portos tornam difíceis e delicadas as operações de reconversão e reestruturação, pelos interesses e actores em jogo.

No que respeita ao turismo e lazer, os referentes identitários e patrimoniais nas cidades portuárias são partilhados pelas administrações locais e pelas autoridades portuárias. As oportunidades turísticas constituem, pois, uma potencial via de (re) aproximação e diálogo entre cidades e portos (Castejon, 2004).

No contexto urbanístico o turismo tem vindo a ser encarado como uma actividade de consumo, tendo um peso considerável na oferta motivado pela procura. Na sociedade contemporânea a procura turística é motivada pela excepção, pelos valores tangíveis do lugar, sendo por isso um grave erro recorrer à globalização como forma de modernizar espaços urbanos com fins turísticos.

Não obstante a consciência de necessidade de planejar a cidade de forma a esta poder responder de uma forma positiva às expectativas dos que a procuram com objectivos turísticos, a verdade é que se tem ficado pela realização de actos isolados, sem dúvida importantes, mas com falta de visão panorâmica e essencialmente sem sobreposição de níveis de uso da cidade.

No plano político já é consensual o discurso da necessidade de concertação entre os diversos intervenientes e da necessidade da adopção de estratégias conjuntas para a viabilização de um desenvolvimento sustentável das cidades portuárias. É neste contexto que se revêem as actividades turísticas das cidades portuárias, destacando-se os barcos de cruzeiro, muitos dos quais se apresentam como gigantescos hotéis/*resorts* flutuantes, que transformam a paisagem dos portos onde atracam (Castejon:2004).

A inclusão de Lisboa no itinerário dos navios de cruzeiro revela-se cada vez mais importante para o sucesso do mesmo. (Turismo de Lisboa, nº69, Janeiro 2009)

Os “Óscares do Turismo” foram criados em 1993 e distinguem a excelência da indústria de Viagens e Turismo à escala global, promovendo os melhores destinos e serviços. (Turismo de Lisboa, nº71, Novembro 2009)

A eleição para os World Travel Awards é feita anualmente, através de votação online, por milhares de profissionais do sector à escala mundial. Este ano foram registados mais de 183 mil votos, oriundos de 160 países.

Ao distinguir Lisboa como o Melhor Destino de Cruzeiros no âmbito dos “Óscares do Turismo”, substitui Copenhaga, que conquistou o tão desejado galardão no ano anterior.

Entre Janeiro e Julho de 2009 passaram 463 mil passageiros de cruzeiros pelos portos portugueses, 194.630 dos quais estiveram em Lisboa.

Este número equivale a um crescimento de 5,4% relativamente ao período homólogo do ano anterior, sendo que o mercado de cruzeiros gera um movimento de cinco milhões de passageiros na Europa.

Os WTA confirmaram, uma vez mais, o sucesso registado de uma forma crescente de Lisboa como um dos mais apreciados destinos turísticos do mundo, visitado anualmente por 2,5 milhões de turistas, de entre as diversas formas de turismo.

A cidade de Lisboa foi nomeada para os prémios de turismo “World Travel Awards (WTA) 2010” na categoria de Melhor Destino do Mundo, Melhor Destino de Cruzeiro e Melhor Porto de Cruzeiro e ainda Melhor Destino para City Break tal como anunciou o Turismo de Lisboa.

Tendo sido galardoada com apenas o prémio Melhor Destino para City Break 2010, pelo segundo ano consecutivo (2009 e 2010) e tendo perdido os prémios para Copenhaga de Melhor Destino 2010 e Melhor Porto de Cruzeiros 2010.

As cidades eleitas da 17ª edição da gala de prémios de turismo foram conhecidas a 10 de Novembro, em Londres.

Assim mais uma vez o porto de Lisboa esteve em destaque nos media por se encontrar entre os nomeados. Este tipo de concursos não acrescenta valor aos sítios nomeados mas promove e publicita as cidades e portos que vão a concurso, tendo inevitavelmente um impacto positivo na formação, à escala global, da opinião do público alvo deste tipo de actividade turística (Fig.1)



Fig.1 Fonte: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lisbon\\_in\\_1572.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lisbon_in_1572.jpg)

## 1.4. Estado da Arte

O conceito “centro histórico” é relativamente recente, no entanto por diversas vezes empiricamente foi assimilado como lugar historicamente central. No caso de Lisboa esse centro foi desde o início do séc. XVI a margem do rio, transportando toda a monumentalidade maior ou menor (conforme as épocas) para as suas margens no entanto devido às características físicas de Lisboa esta sempre teve um carácter cénico, vários foram os cronistas e narradores de viagens que ao longo da história descreveram a cidade de Lisboa e as suas margens.

Lisboa destacou-se como cidade portuária (sec. XII), tendo o mar como base económica (comercio e pesca) cresceu ainda mais devido ao facto de ser capital de um Império Ultramarino. Cresce, de tal forma desmesuradamente em relação à sua área de influência, em relação ao território nacional, mas não em relação à magnitude do sistema de cidades que encabeça como capital (sec. XVI) (Salvador, Rio de Janeiro, São Paulo, Luanda, Lourenço Marques). (Gaspar, 2003)

Muitos foram os autores que narraram as visitas a Lisboa ao longo dos séculos, muitos nacionais mas também muitos estrangeiros. Nestas narrações podemos avaliar alguns juízos de valor acerca do que se apreciava quer a nível estético à época, quer a nível civilizacional.

José-Augusto França em “Lisboa: Urbanismo e Arquitectura” (1980, p 39) afirma “Porque o rio é, desde a Idade Média (ou desde sempre) a via real da cidade, a sua possibilidade maior de comunicação”

José Manuel Fernandes em “Lisboa – Arquitectura & Património” (1989, p13) “É que para «estar com o Tejo» de novo hoje, não pode só ser ir lá no fim de semana ver a esquadra da NATO, jogar à bola na relva, visitar o museu e comer os pastéis de Belém; têm que criar-se outras actividades que atraiam e impliquem maior permanência (...)” propondo possibilidades de desenvolvimento urbano e funcional para a cidade de Lisboa.

Nuno Portas em “Cidades e Frentes de Água” (1998) e mostra como algumas cidades com frente de água realizaram projectos inovadores de revitalização.

Joan Busquets em “Barcelona, *La Construcción Urbanística de una Ciudad Compacta*” (2004) mostra como algumas das intervenções realizadas na cidade de Barcelona foram fundamentais para o sucesso da imagem da cidade.

“O turismo é actualmente um dos maiores sectores da actividade económica em termos mundiais, sendo a sua expressão em termos sociais, políticos e ambientais igualmente uma realidade inquestionável. Contudo, para que este sector venha a crescer no futuro de uma forma

economicamente rentável, social e ambientalmente sustentável, e de uma forma inovadora e competitiva, torna-se fundamental que o seu desenvolvimento seja estruturado dentro de um quadro de opções técnico-científicas devidamente fundamentadas.”<sup>3</sup>

“O desenvolvimento que procura satisfazer as necessidades da geração actual, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades, significa possibilitar que as pessoas, agora e no futuro, atinjam um nível satisfatório de desenvolvimento social e económico e de realização humana e cultural, fazendo, ao mesmo tempo, um uso razoável dos recursos da terra e preservando as espécies e os habitats naturais.” *Our Common Future*, Oxford University Press, Oxford 1987 (Relatório Brundtland), esta nova vaga de conceitos, temporalmente muito recentes vem transformar a mentalidade das sociedades e a consciência ambiental destes conceitos em muito contribuiu para a mudança de atitudes e para uma nova forma de salvaguardar o desenvolvimento, criando assim uma visão obrigatoriamente global e já não apenas segmentada como até então vinha a acontecer.

O turismo é uma actividade económica de grande importância para a economia nacional sendo o valor gerado por esta actividade um dos mais importantes para o PIB, com tendência a aumentar progressivamente. A recorrente menção ao turismo sustentável, no documento Estratégia Nacional do Desenvolvimento Sustentável denota uma crescente preocupação dos órgãos decisores do estado com estas problemáticas. A “Intensificação dos fluxos de turismo resultantes da procura de espaços residenciais em localizações com clima ameno, qualidade ambiental e paisagística, condições de segurança e bons serviços de saúde por parte de sectores com elevado poder de compra da população europeia.” É-nos proposto como uma das formas de aplicação do modelo de desenvolvimento sustentável para o território Nacional. (ENDS, 2007)

As tipologias turísticas nas últimas décadas têm tentado acompanhar o desenvolvimento e a massificação do sector como forma de responder por um lado à diversidade de motivações, e ao mesmo tempo às exigências colocadas pela procura.

No caso do turismo de cruzeiros muito se tem verificado na evolução da oferta sendo a tendência de diversificar a oferta para permitir a polarização do navio no entanto em terra pouco tem sido o investimento quer do ponto de vista do aproveitamento económico do fluxo de passageiros quer o envolvimento das entidades políticas e administrativas do poder local, no caso específico de

---

<sup>3</sup> Apresentação da conferencia invtur 2010 sobre investigação em turismo realizado pela Universidade de Aveiro em Março de 2010 disponível em: <http://www.ua.pt/event/invtur2010/>.

Lisboa pouco se tem feito até à data para modernizar e acompanhar o aumento gradual que se tem verificado neste nicho de turismo.

Actualmente, face a novas e maiores exigências ambientais e de ordenamento, as perspectivas de crescimento do turismo e do lazer, suscitam preocupações ao nível dos impactos socioculturais e territoriais, estando na ordem do dia a procura das soluções de reequilíbrio e requalificação dos imensos espaços transformados, bem como a elaboração de novas referências que enquadrem o crescimento previsível e verificado, tendo por objectivos uma utilização mais racional dos recursos e um desenvolvimento sustentável desejável. (Lebre, 1998)

Neste contexto, há que ajustar conceitos, clarificar processos territoriais ligados ao turismo, diferenciando as estratégias dos agentes turísticos assim como proceder a uma profunda reformulação do quadro conceptual e normativo do ordenamento do território e do planeamento urbanístico que tenha em conta a crescente importância deste sector e das suas especificidades territoriais. (Lebre, 1998)



Fig.2 Alegoria de Lisboa e do Tejo, do pintor José Rodrigues (Paços do Concelho)  
Fonte: <http://www.facebook.com/pages/Lisboa-SOS/171824212859134#!/photo.php?fbid=194694973905391&set=pu.171824212859134&type=1&theater>

## 2. Lisboa e o Rio

### 2.1. Evolução Histórica:

#### 2.1.1 Lisboa do seu início à conquista (1147)

“Lisboa nasceu do rio, do largo estuário do Tejo que nos princípios do Quaternário se sabe estar unido ao Sado na grande «depressão hispano-lusitana» na qual emergia como ilha a serra da Arrábida. Do Paleolítico em diante, já há muito definida a península fronteira, o sítio futuro de Lisboa teve habitantes que deixaram vestígios de instrumentos e objectos de industria no solo arqueológico – e logo pelo monte cimeiro do estuário, a poente, uma das sete colinas que algo confusamente se nomeariam no século XVII” (França, 1989, p9)

Diversos foram os povos que a ocuparam e conquistaram ao longo dos tempos até à reconquista por Afonso Henriques. Além da presença de *Pithecantropos* ou *Homo Erectus* do período Paleolítico em toda a Estremadura e bacia do Tejo, com a chegada do Paleolítico Superior há uns



40 000 anos o grupo Homo Sapiens entrou na Europa e também aqui chegou, matando, expulsando ou absorvendo os indígenas. Mais tarde nos períodos Mesolítico e Neolítico são encontrados vestígios na bacia do Tejo, tendo já estes homens uma estrutura mais perto da estrutura média do povo ibérico ou mediterrâneo da actualidade; estatura baixa, morena e embora a maioria apresente indivíduos do tipo *dolicocéfalos*, alguns ainda são do tipo *branquicéfalos* possivelmente descendentes do homem de *Cro-Magnon* mas com estrutura física em tudo idêntica aos primeiros. (Marques, 1985)

O chamado período Bronze III viu a chegada dos primeiros povos Indo-Europeus, os chamados pré-Celtas ou *Lígyres* e o final da idade do Bronze e com o início da Idade do Ferro, vieram os Celtas e os Iberos assim como os povos marítimos, os muito civilizados Fenícios, Gregos, posteriormente os Cartagineses e por fim os Romanos, quando se passou a chamar *Olisipo* ou *Olisipone* e mais tarde *Felicitas Júlia*, em homenagem a Júlio César. Seguidamente vieram os povos bárbaros e foi tomada pelos Alanos e depois destes pelos Visigodos e os Suevos numa fase final já convertida ao cristianismo, e por fim os Muçulmanos, tanto árabes como berberes que adulteraram a *Olisipone* em *Achbuna*, ou *Lixbuna* no falar local. (Marques, 1985; França, 1989)

Sempre foram reconhecidos encantos a Lisboa, mesmo nas épocas mais recônditas, não merecendo grande crédito, presentemente, para os historiadores a lenda adoptada por Damião de Góis, e de persistente memória, da fundação pelo herói grego Ulisses a que os romanos tanto noticiaram por razões mais políticas do que por averiguações históricas, estando no entanto apesar de não ser consensual mais de acordo a maioria da sua origem fenícia e na sua original denominação "*Allis Ubbo*", a "enseada amena" que uma vez mais vem confirmar a ideia de território escolhido pela sua morfologia física e pelo clima. A verdade é que por estas razões ou outras, Lisboa foi um dos lugares mais produtivos, mais aprazíveis e mais concorridos da península Ibérica durante toda a Antiguidade.

### 2.1.2 Lisboa até ao Renascimento

Aquando da conquista por D. Afonso Henriques (1147), Lisboa já era uma cidade de dimensões e desenvolvimento consideráveis, segundo as descrições do cruzado *Osberno* e confirmada por *Arnulfo*.

"Ao tempo que a ela chegamos, era o mais opulento centro comercial de toda a África e duma grande parte da Europa. (...) Até nas praças vicejam os pastos. (...) Á nossa chegada tinha a cidade sessenta mil famílias que pagavam tributos" ("*in Carta de Osberno*" Castilho, 1936)

Este texto quase jornalístico mostra-nos de forma precisa a opulência e qualidade de vida (para os padrões da época) do gosto que era chegar a Lisboa vindo de norte e entrar no calmo e fértil estuário do Tejo.

Com o crescimento da cidade, constituída como capital do reino de Portugal (1256), Lisboa desenvolveu-se consideravelmente, de tal forma, que foram alargadas as muralhas sucessivamente para poder nela alojar as populações que a ela concorriam na procura dos campos férteis, do peixe abundante, do comércio fácil e do clima ameno.

Com o desenvolvimento da corte, em primeiro lugar e com as riquezas originadas pelos descobrimentos portugueses, muitas foram as melhorias que uma vez mais tornaram Lisboa numa das mais apetecíveis cidades mundiais, quer pelo comércio quer pela abundância e prosperidade. (O. Marques, 1985)

Com a entrada do século XVI, Lisboa modificou profundamente a sua estrutura urbana, física e simbolicamente, com a instalação da corte junto ao rio num novo paço real rapidamente construído sobre os armazéns da Mina e da Índia, saindo pela primeira vez a corte para fora de muros o que veio dar maior ênfase ao rio e a toda a vida em volta dele, alterando significativamente a vida da cidade e polarizando a vida em volta de duas praças (o Rocio e o Terreiro do Paço). (França, 1989)

Em meados do século XVI, Lisboa é uma «grande metrópole à escala europeia» No entanto muitos foram os viajantes que tiveram uma visão mais negativa de Lisboa, narrando uma cidade pobre em arrojo arquitectónico, provinciana, sem qualidade de vida e sem estética, Francisco de Holanda lamenta que a Lisboa «falecessem» monumentos condignos, com excepção da casa ribeirinha dos Bicos ao gosto italianizante. Em 1580 dois embaixadores de Veneza consideravam que «todas as casas dos Senhores, mesmo as maiores, eram construídas com pouca regularidade» e sem «carácter arquitectónico» (O.Marques, 1985) (Fig.3)



Fig.3

Gravura da cidade de Lisboa; Georg Braun e Franz Hogenberg; cerca de 1572.  
Fonte:[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lisbon\\_in\\_1572.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lisbon_in_1572.jpg)

Foi sob a dinastia Filipina que o Paço Real da Ribeira e o Terreiro do Paço se adaptaram e foram ampliados ao gosto europeu italianizado e já barroco no encalece do que se passava em Madrid com a construção da capital dos Reinos Unidos da Ibéria.

Cervantes, que conheceu Lisboa, colocou na boca de um grumete de certo navio espanhol que se aproximava da barra do Tejo, numa tranquila manhã de sol, estas curiosas palavras: «*tierra, tierra, aunque mejor diría cielo, cielo, porque sin duda estamos en el pareje de la famosa Lisboa*»<sup>4</sup>. Esta admiração exaltada de *Cervantes*, onde temos de reconhecer um certo exagero era todavia justificada, em grande parte, pelas belezas naturais e por algumas vantagens que a Lisboa de Seiscentos oferecia aos que a visitavam e a todos que nela viviam, mercê das suas excelentes condições geográficas. (Castelo-Branco, 1969)

Cosme de Medicis que esteve em Lisboa em 1669 trazendo consigo alguns elementos da sua corte, tendo vários deles descrito praticamente tudo o que merecia a atenção na cidade assim como seus costumes. Esta viagem do príncipe da Toscana a Portugal ficou registada de várias formas, com aquarelas e descrições em diários de viagem pelo sequito do referido príncipe. Tendo sido bastante positivas as observações realizadas.

Outros viajantes que passaram por Lisboa foram Francisco de Monçon em 1571 e que faz uma descrição da cidade de uma forma positiva; Siro de Ulpérni que se intitula de “o forasteiro admirado” tal não é o seu espanto com as maravilhas de Lisboa; ou um grande conjunto de ingleses no século XVIII ou de franceses no século XIX sendo sempre unânimes nas observações positivas sobre a cidade, os seus costumes e os seus principais monumentos.

“Sobre sete montes, como a cidade de Roma, nas ribeiras do Rio Tejo se ostenta a nobilíssima corte e cidade de Lisboa, empório de ambos os mundos, a maior, e mais formosa de povoação de toda a Espanha, e grande entre as maiores de todo o universo. Dilatasse por duas léguas de frente à maneira de anfiteatro com soberbíssimos edifícios, girando sua circunferência até perto de cinco léguas, em cuja distância se vê a cada passo competir com a natureza com a arte na excelência de suas fábricas” (Freire, 1755)

### 2.1.3 Lisboa até ao séc. XIX

Com o terramoto, o incêndio e o maremoto a ele associados em 1755, Lisboa e a margem do Tejo mudaram.

---

<sup>4</sup> *Los Trabajos de Persiles Y Segismunda*, in *Obras*, 427. Este conto foi escrito pouco antes de 1616, a sua dedicatória está datada de Abril desse ano.

Foram anos de reconstruções infundáveis, de estaleiros de obra a que o novo traçado obrigou e assim mais uma vez renasceu uma nova frente de água que lhe tornou a dar uma nova fisionomia, mais cuidada em alguns casos, noutros nem tanto.

Foram aparecendo novos pólos de desenvolvimento inerentes à nova expansão da cidade que rapidamente se foram ligando, tornando a originar um desenvolvimento linear à margem do rio. No entanto a totalidade das obras a que Pombal se propunha a fazer, ficaram inacabadas com o afastamento do Marquês após a morte D. José que o patrocinava e com a subida ao trono de D. Maria I muito ficou por concluir, na cidade.

Os espaços não intervencionados nas margens do rio permitiram que os particulares fizessem o que bem entendiam com os seus terrenos, não existindo mais um plano para a cidade, como consequência, à medida das necessidades, foi-se construindo sem grandes preocupações urbanísticas.

Com aumento da actividade marítima e com o aumento da capacidade de carga dos próprios navios, que entretanto o avanço tecnológico permitiu aumentar, Lisboa viu necessidade de se adaptar a estas novas realidades.

Portugal sofreu uma industrialização tímida e tardia, no entanto, esta estava definitivamente ligada ao comércio marítimo, fixou-se nas margens do Tejo, na área de Lisboa, tornando-o num grande estaleiro em toda a sua extensão. Desde logo, a indústria expandiu-se tanto para montante como para jusante do centro da cidade, foi nesta época que se realizaram as obras de consolidação da margem norte do Tejo por empreitada a concurso e que levou mais de vinte anos até estar concluída (Barata, 1996). Sendo assim, toda a margem passou então a ser ocupada por armazéns, fabricas, estaleiros navais e demais construções relacionadas com o comércio, com a indústria e com a marinha, inviabilizando o usufruto das margens já tão democratizadas. Desde a rainha à varina toda a população de Lisboa se habituara a usufruir de passeios à beira rio, como forma de lazer (Castilho, 1893)

“A indústria não é, necessariamente uma actividade característica da cidade – definida em geografia mais pela proeminência do sector terciário – embora o aparecimento de aglomerações muito grandes que conhecemos esteja ligado à emergência do modo de produção fabril. (...) Grande Parte das indústrias do período pré-industrial localizavam-se perto dos cursos de água” (Salgueiro, 1992) quer pela facilidade de escoamento de produtos quer pela maior facilidade de acesso a matérias-primas ou combustível (carvão). (Fig.4)



Fig.4

Fonte: <http://www.facebook.com/#!/PORTODELISBOA?v=photos>

No início da era industrial o carvão mineral era por excelência o combustível mais utilizado e uma vez que ainda não existiam vias de comunicação ferroviárias ou outras, o mesmo tinha de ser transportado por via marítima ou fluvial, em Lisboa, tal como nas restantes cidades em processo de industrialização também o rio serviu de canal de ligação com o resto do mundo.

Esta necessidade de estar junto de um canal de circulação e na ausência de outros que fizessem esta função originou um desenvolvimento linear nas margens do Tejo e assim se foi apoderando das suas margens de uma forma quase total sendo deste período um novo corte da cidade com o rio. As margens eram ocupadas de uma forma ininterrupta e extensa pelas actividades industriais. (Fig.5)



Fig.5

Fonte: <http://www.facebook.com/#!/PORTODELISBOA?v=photos>

#### 2.1.4 Lisboa até à actualidade

Com o entrar do século XX o rio aumentou o seu movimento, quer com o aumento do tráfego marítimo de cargas, quer com o aumento do tráfego de barcos de passageiros, tanto de carreira como de turismo.

Data de 1904 o início dos cruzeiros com escala em Lisboa, várias foram as companhias que utilizavam a cidade como ponto de paragem obrigatória, com excepção do período das duas grandes guerras mundiais, sempre foi muito concorrido o porto de Lisboa com um aumento sempre crescente de passageiros, das mais diversas nacionalidades.

Após um período de estagnação nacional durante a Primeira República e que durou até à II Guerra Mundial, altura em que o Estado Novo aproveitou o carácter de neutralidade para desenvolver industrial e economicamente o país, lucrando com o comércio de guerra que foi desde as conservas até ao armamento e ao volfrâmio. Toda esta actividade centrou-se no estuário do Tejo tirando partido da acessibilidade que o rio oferecia para o transporte marítimo. (George e Morgado, in *La Explosion de la Ciudad*, 2007)

A «contentorização» foi uma realidade que foi tomando conta de quase todo o espaço disponível, no entanto na segunda metade do século XX, vários factores, como o crescimento e diversificação da distribuição ligados ao aumento de produção, à internacionalização das economias ou a evolução tecnológica na actividade marítima, originaram transformações significativas em muitos portos mundiais (Barata, 1996)

Brian Hoyle (1996) sistematiza os portos e as relações porto/cidade em cinco fases:

- Porto primitivo (*primitive cityport*): período antigo-medieval até ao século XIX; caracterizado pela interdependência espacial e funcional entre cidade e o porto.
- Expansão portuária (*expanding cityport*): entre o século XIX e o início do século XX; o rápido crescimento comercial e industrial faz o porto crescer para além dos limites da cidade com especialização de indústrias anexas e com cais lineares.
- Porto industrial moderno (*modern industrial cityport*): meados do século XX; o crescimento industrial, aliado à expansão petrolífera com necessidades de novos meios para recepção e acondicionamento de combustíveis, e a introdução *ro-ro*<sup>5</sup>, exigindo mais espaço e maior distancia entre algumas actividades portuárias e a própria cidade até por questões de segurança.
- Retirada da frente de água (*retreat from the waterfront*): nos anos 60-80; transformações nas tecnologias marítimas aumentam o desenvolvimento de áreas marítimo-industriais afastadas das cidades e dos núcleos que lhe deram origem.
- Reconversão da frente de água (*redevelopment of the waterfront*): anos 70-90; os portos modernos requerem águas mais profundas e necessitam de mais espaço em terra razão essencial porque se vão instalar em áreas com mais disponibilidade de espaço, razão porque vão libertando os espaços anteriormente ocupados por actividades portuárias e que foram objecto de renovações urbanas.

Todo este processo de alteração tecnológica que de uma forma geral foi vista como extremamente positiva para as economias locais e global, nem sempre assim foi, uma vez que provocou crises urbanas significativas, com reflexo a nível do emprego, com aumento do desemprego, nos bairros mais dependentes dos portos, exclusão e degradação social, alterações demográficas, com perda de população, ou ainda fenómenos de gentrificação. (Fabre, 1992; Hayot, 1992)

O carácter único e a atmosfera tradicional que as “gentes do mar” conferiam às frentes de água, mudou radicalmente até à “era da contentorização”<sup>6</sup>, em meados dos anos 60, os navios

---

<sup>5</sup> *Ro-Ro*: abreviatura de *Rool In – Rool Off*. Designação associada ao grupo de navios com grandes conveses, aptos para transporte automóvel. Incluem-se nesta categoria ferryboats assim como grandes *car carriers*. Fonte: <http://www.transportes-xxi.net/tmaritimo/dicionario>

<sup>6</sup> A contentorização é um fenómeno recente, que aliou a modernização dos meios de acondicionamento de mercadorias (paletização) com com a alteração das características do trabalho portuário. No nosso país, data de 1970, tendo-se criado na altura o primeiro terminal destas características da Península Ibérica, em Santa Apolónia. Esta iniciativa foi logo seguida da crise petrolífera e do início da falência do modelo industrial. (Barata, 1996)



permaneciam nos portos por uma semana ou mais, permitindo que tripulações desembarcadas estivessem em terra períodos consideráveis. Actualmente as tripulações foram drasticamente reduzidas<sup>7</sup> dos navios porta-contentores ou mesmo dos petroleiros, fazem escala em muito menos portos e por muito menos tempo do que para os convencionais navios de carga – as antigas escalas de vários dias, ou mesmo semanas passaram a paragens curtas de apenas algumas horas. Muita da vida nocturna, que nas cidades portuárias existia associada às tripulações e aos passageiros marítimos, perdeu a clientela original. (Hayuth, 1994) (Fig.6)



Fig.6

Fonte: <http://www.facebook.com/#!/PORTODELISBOA?v=photos>

Durante a II Guerra Mundial, Portugal foi um ponto de fuga de milhares de exilados que utilizavam Lisboa como local de passagem para as Américas. Ao mesmo tempo, Portugal era uma potência ultramarina e tinha carreiras regulares com as suas colónias, o que tornou necessária a construção de estruturas de ancoragem e de recepção desses barcos de passageiros, terminais de qualidade que fizessem jus à procura e aumento de tráfego. Inicialmente foi pensado um grande cais central que tornasse próximo do centro da cidade todos os passageiros que nesses cruzeiros se deslocavam diariamente a Lisboa. Na impossibilidade deste intento foram criados três cais que quase oitenta anos depois ainda continuam em funções, estando no entanto largamente obsoletos para o fim a que se destinam. (Fig.7)

---

<sup>7</sup> A partir dos anos 70 com o novo design dos navios e com o avanço da tecnologia, como a automatização das salas de máquinas ou o avanço nos sistemas de informação e pilotagem e de comunicações onde antigamente existiam cerca de 40 tripulantes por navio de marinha mercante, hoje em dia chegam a existir navios com apenas 6 tripulantes, mesmo para os de maior tonelagem. (Chadwin et al, 1990)



O primeiro vapor a entrar pela barra de Lisboa foi o Conde de Palmela em 1820, muitos foram os navios de passageiros que o seguiram desde então, ao longo da história. Nessa época ainda o turismo não fazia parte do imaginário popular, hoje os lisboetas contemplam com alguma inveja os paquetes de cruzeiro que diariamente desfilam na sua cidade desejando também eles embarcar nessas cidades de sonho. Cidades flutuantes que no século XIX tanto inspiraram Júlio Verne e que actualmente atraem mais de 12 milhões de passageiros que todos os anos embarcam para viagens de lazer. (Correia, 2007)



Fig.7

Fonte: <http://www.facebook.com/#!/PORTODELISBOA?v=photos>

Lisboa sempre esteve ligada à tradição de cruzeiros como escala privilegiada e porto de referência desde o início. A primeira viagem programada com as características que hoje se atribuem aos cruzeiros data de 1845, iniciativa do armador alemão *Robert Sloman* que promoveu uma volta ao mundo num dos seus veleiros com o objectivo único de proporcionar uma excursão aos seus passageiros, no entanto esta nunca se chegou a realizar. (Correia, 2007)

A companhia de navegação britânica *Peninsular & Oriental Steam Navigation Company* ainda hoje conhecida por *P&O*<sup>8</sup> iniciou uma carreira regular entre o Inglaterra e a Península Ibérica com a assinatura de um contrato com o estado inglês para o transporte regular do correio, este contrato permitiu-lhe sustentar os custos da operação das viagens permitindo arriscar o transporte de

---

<sup>8</sup> A ligação desta companhia a Portugal ainda hoje está presente nas cores azul e branca da bandeira da companhia, numa alusão à nossa bandeira nacional da época.

passageiros como forma de aumentar os lucros dessa operação, com o passar dos anos esta actividade passou para primeiro plano tal foi o sucesso que desde o início obteve. (Correia, 2007)

Até ao presente estão em funcionamento o cais de Alcântara, da Rocha Conde de Óbidos e de Santa Apolónia no entanto qualquer um deles não possui as condições necessárias a um grande porto de cruzeiros tendo-se verificado que estavam obsoletos abriu-se concurso para a construção de um novo porto de cruzeiros de Lisboa que respondesse às necessidades actuais, e que ao mesmo tempo, tivesse o efeito de pórtico de entrada, na cidade.

Esta opção e escolha foram controversas por diversos factores que serão abordados mais adiante no trabalho. Sendo sem duvida uma necessidade real teve inevitavelmente alguns obstáculos, razão principal porque ainda não se encontra concluída a sua construção

## 2.2. Evolução Turística:

### 2.2.1 A actividade turística ao longo da sua história

A compreensão do fenómeno turístico passa pelo entendimento “das forças que o originaram e o têm modelado” porque “enquanto facto de cultura e sociedade”, “ não pode ser dissociado do contexto histórico que o configura” (Henriques, 1996).

O turismo actualmente, “com as características formais e materiais que se lhe reconhecem actualmente (férias, infra-estruturas hoteleiras, serviços de apoio diversos...) e o valor simbólico e cultural que se lhe atribui – é um produto da sociedade moderna, capitalista e industrial (ou pós industrial). De facto foi nos últimos dois séculos que, lentamente se acumularam as condições (culturais, materiais e organizativas) que permitiram ao turismo conquistar a alargada base social que hoje o caracteriza e passar a participar efectivamente nas rotinas da vida familiar. Foi a nova ordem social, económica e cultural instaurada pela Revolução Industrial que possibilitou, em última análise, o desenvolvimento do turismo moderno” (Henriques, 1996).

Na sua origem, nos finais do século XVIII, o turismo era uma actividade apenas acessível a determinadas elites europeias mais especificamente da aristocracia inglesa e dos países da Europa do Norte, destinava-se a tomar conhecimento da cultura clássica *in loco*, a este périplo pelas principais capitais europeias chamava-se o *Grand Tour* e fazia parte integrante da formação dos filhos dos aristocratas e burgueses de então. Deste *Grand Tour* faziam parte a visita a Paris (obrigatoriamente) e a algumas cidades italianas como Roma, Veneza, Florença e Nápoles e ainda ou eventualmente a visita a outros países como Espanha ou Grécia (Lögfren, 1999)

A indústria do turismo, que movimenta por ano biliões de euros e que é formada por uma poderosa cadeia de empresas, surgiu de forma bastante prosaica. Tudo começou em 1841,

quando o comerciante inglês *Thomas Cook*, vendedor de bíblias, criou o primeiro pacote de viagens de que se tem notícia. Na época, a Inglaterra, a exemplo de outros países europeus, estava cada vez mais integrada por ferrovias, mas o sistema tarifário era complexo para o cidadão comum e havia pouca oferta hoteleira. Para ajudar os participantes de um encontro de combate ao alcoolismo que teriam de percorrer o trajecto de 17 quilómetros entre as cidades de *Leicester* e *Loughborough*, no centro de Inglaterra, *Thomas Cook* teve a ideia de alugar um comboio com tarifas reduzidas e organizar a viagem. Conseguiu reunir mais de 500 interessados. Entusiasmado com o sucesso da empreitada, abandonou o antigo negócio de venda de bíblias para criar a primeira agência de viagens do mundo, baptizada com seu próprio nome.

Com o caminho-de-ferro – “o mais poderoso instrumento de transformação social do século XIX” o uso dos tempos livres transformou-se radicalmente. Aliado à navegação a vapor e aos primórdios das viagens organizadas por agências (como as excursões promovidas por *Thomas Cook*) o caminho-de-ferro “tornou a viagem acessível às multidões”. (Baixinho, 2008)

Na segunda metade do século XIX, surgiu uma “nova ordem dos lazes”, com o acesso das classes médias a passatempos e diversões até então reservadas às elites ricas. Com a revolução dos transportes e o aparecimento das férias pagas<sup>9</sup>, as viagens tornaram-se mais confortáveis e acessíveis, dando início ao turismo de massas. (Corbin, 1995)

A actual indústria do turismo deve, acima de tudo ser entendida como um produto de vários factores como a evolução tecnológica, que permitiu um encurtamento substancial das distâncias devido ao desenvolvimento dos meios de transporte e às transformações sociais que tiveram início na segunda metade do século XIX que originaram no século seguinte o acesso generalizado a períodos crescentes de férias e para mais remuneradas. (Baixinho, 2008)

“Pela primeira vez na história e para largos segmentos de população, a disponibilidade de tempo livre combinava-se com o aumento generalizado de rendimento e uma mobilidade facilitada pela evolução dos transportes (vulgarização do automóvel, desenvolvimento da engenharia aeronáutica e das técnicas de navegação aérea...). O resultado da conjugação destas condições foi a progressiva democratização do turismo, com os reflexos no aumento do número de turistas e dos fluxos de divisas gerados por esta actividade”. (Henriques, 1996)

---

<sup>9</sup> Em 1936 a OIT (Organização Internacional do Trabalho) aprovou a convenção 52 na qual era estabelecido o direito a férias pagas, no mínimo de seis dias úteis. No entanto esta convenção só foi ratificada por um pequeno número de países. A 2ª guerra mundial anulou o efeito prático desta convenção. Após a 2ª guerra mundial o direito a férias pagas foi garantido em muitos países, sobretudo na Europa.

Apesar dos esforços de pioneiros como o britânico Cook, a indústria de viagens só desenvolveu em meados do século XX, quando a economia global começou a dar sinais vigorosos de recuperação após o término da Segunda Guerra Mundial. Esse período de bonança deixou parte considerável da população do planeta com mais dinheiro no bolso e tempo disponível para o lazer.

A evolução dos sistemas de transportes, com destaque para o surgimento dos aviões a jacto na década de 50, completou o conjunto de condições que favoreceram a explosão do turismo de massa.

Poucos sectores da economia se desenvolveram num prazo tão curto. Em pouco mais de cinco décadas de história, os destinos multiplicaram-se e essa indústria tornou-se uma das mais ricas, dinâmicas e promissoras áreas da economia global. Não é por acaso que hoje esta actividade é prioridade tanto para as nações desenvolvidas como para os países mais pobres – que vêm no turismo uma força incomparável na geração de empregos e de divisas. "Nesses lugares, o sector cresce dez vezes mais rapidamente que nos mercados industrializados", afirma o francês *Francesco Frangialli*, secretário-geral da Organização Mundial de Turismo (OMT), agência da Organização das Nações Unidas (ONU) voltada para o sector.

Mesmo para uma indústria acostumada a dar saltos rápidos ao longo da história, o momento actual é impressionante. Nunca houve tantas viagens internacionais como actualmente. O acto de atravessar a fronteira de um país com intenção turística – o que pressupõe permanência acima de 24 horas e abaixo de um ano, segundo critérios adoptados pela Organização das Nações Unidas – foi repetido 880 milhões de vezes por todo o mundo no ano passado, apesar do decréscimo de 4% em relação ao ano anterior. É como se um de cada oito habitantes do mundo tivesse viajado para outro país. Esses turistas deixaram 710 biliões de euros nos países que visitaram, média de 850 dólares por pessoa. Sozinho, o turismo responde por 6% das vendas de bens e serviços no mundo, fatia que tende a crescer rapidamente. De acordo com um estudo da OMT, o número de turistas internacionais deve aumentar a um ritmo de 4,1% nos próximos anos, superando a marca de 1,5 bilhão de visitantes em 2020. Até lá, ainda segundo as projecções da OMT, esses turistas deverão gastar mais de 2 triliões de dólares por ano em suas viagens, o que transformaria o turismo na maior indústria do planeta.

Além de ter alcançado um tamanho imenso, o sector de turismo possui algumas vantagens que o tornam num negócio único. Uma das características mais marcantes é que, embora a acção do governo seja importante na regulação e nas infra-estruturas, são as empresas que dominam. Elas detêm hoje o título de campeãs na capacidade de criação de empregos num curto período de tempo. Vários estudos mostram que o turismo é capaz de gerar novos empregos uma vez e meia mais rápido que qualquer outro sector industrial. O tema também se destaca quando a

preocupação com a preservação ambiental é cada vez maior. Diferente de outros sectores, a expansão do turismo não consome mais recursos naturais, e tem pouco impacto no aumento da poluição.<sup>10</sup> Por fim, a indústria do turismo é extremamente dinâmica. Por mais que se encantem com um destino, os viajantes estão sempre dispostos a conhecer coisas novas – ou seja, não há fidelização nesta área. Por causa disto, graças a uma política correcta de investimentos, roteiros completamente desconhecidos podem a qualquer momento tornar-se os mais procurados, como foi o caso do *Dubai*, nos Emirados Árabes Unidos. Nos últimos anos, a cidade-estado investiu biliões de dólares na construção de obras faraónicas para atrair turistas. Actualmente o *Dubai* recebe mais de 6 milhões de visitantes por ano.

Assim como se beneficiou de um período de bonança para se desenvolver rapidamente a partir da metade do século passado, a indústria do turismo também é uma das que mais sente as grandes oscilações da economia mundial. Um dos momentos mais críticos da história foi a crise desencadeada em 2001, após os atentados de 11 de Setembro, nos Estados Unidos. O pânico gerado pelas acções terroristas afastou, durante algum tempo, as pessoas dos aviões e aeroportos. No auge desse período negro, os parques da Disney em Orlando, por exemplo, chegaram a registar quedas de movimento na ordem dos 30%. Nessa época, as previsões sobre o futuro do sector eram bastante pessimistas. Falava-se que a crise poderia durar alguns anos. O cenário desastroso não se concretizou. Depois de uma queda no número de passageiros entre 2001 e 2003, o sector voltou a entrar em rota de ascensão. Desde então, tem vindo a bater recordes de movimentos e de facturação todos os anos consecutivamente.

Segundo a OMT mais de 70 países obtiveram receitas acima de 1,2 biliões de dólares em 2009 com a actividade. Esta foi uma mudança e considerável de perfil, tendo em conta que, após a primeira metade do século passado, 75% dos negócios do sector se concentravam em apenas cinco países – Canadá, Estados Unidos, França, Itália e Suíça. Esse grupo ainda ocupa um espaço privilegiado na área. De acordo com a OMT, o país que atrai mais visitantes no mundo é

---

<sup>10</sup> Esta afirmação apenas diz respeito à estada dos turistas nos lugares turísticos, não se pode ter em conta a deslocação feita por avião.

De acordo com uma notícia do *Jornal Publico* em 08.03.2007 O secretário-geral da Organização Mundial do Turismo (OMT), o francês Francesco Frangialli, mostrou-se favorável a uma participação do transporte aéreo de emissões de CO<sub>2</sub> (dióxido de carbono), mas considerou exagerado o debate na Alemanha sobre a poluição causada pela aviação.

A Comissão Europeia propôs há alguns meses a integração das companhias aéreas na luta contra o sobre-aquecimento do planeta.

Se o transporte aéreo mundial limitar as suas emissões, isso deveria implicar o desenvolvimento e utilização de aviões menos poluentes, disse Frangialli numa conferência de imprensa do Salão Internacional do Turismo de Berlim.

No entanto, Frangialli considerou “um pouco exagerado” o debate na Alemanha, onde alguns começam a questionar se é preciso renunciar às férias em destinos longínquos, para evitar os aviões. “Mesmo que seja um pouco exagerado, é positivo (...). Pode ser que, finalmente, exista uma tomada de consciência”, acrescentou.

A indústria do turismo é, em parte, responsável pelo sobre-aquecimento do planeta mas é também uma vítima devido às mudanças no ambiente, nomeadamente, a escassez de neve em algumas estâncias de ski.

França, com 76 milhões de turistas por ano. Do ponto de vista da facturação, os Estados Unidos superam qualquer outro lugar, com uma receita anual superior a 80 biliões de dólares. Mas o sector está cada vez mais democratizado. Destinos que estavam em posições muito inferiores nos *rankings* do turismo passaram a despertar interesse nos últimos anos. São o caso de China, Turquia, Índia e Brasil, potências emergentes do mercado turístico mundial, com taxas anuais de crescimento acima dos 10% no número de visitantes.

A importância económica da actividade turística cresce na mesma proporção do número de viajantes internacionais, em especial nos países em desenvolvimento, onde, o sector chega a representar 30% do PIB, contra uma média de 3 a 5% registada nos países desenvolvidos. A importância social do turismo já pode ser percebida pela evolução das estatísticas. O continente que tem apresentado maior crescimento no número de visitantes é precisamente o mais pobre de todos, África – 9% ao ano, bem acima da média mundial. Já o que vem crescendo mais lentamente é o mais rico, a Europa – 4% ao ano. Embora o Velho Continente continue numa posição dianteira como principal destino dos turistas internacionais, a sua participação no bolo mundial tem vindo a cair gradualmente, de 60% em 1990 para os actuais 55%.

A enorme competição entre os países faz com que cada um procure atrair visitantes à sua maneira. Esta guerra de *marketing* é cada vez mais sofisticada. O cinema tem sido utilizado com frequência como veículo para a promoção de destinos. Uma das acções de maior sucesso foi realizada pela Nova Zelândia, por ocasião do lançamento da trilogia *O Senhor dos Anéis*, em 2001. Além de emprestar 35 locais para as filmagens das aventuras de *hobbits*, feiticeiros e *elfos*, entre outros seres fantásticos, o país investiu 2 milhões de dólares em campanhas publicitárias de divulgação das suas belezas nacionais, tirando partido do enorme sucesso da trilogia. Resultado: entre 2001 e 2006, o número de turistas estrangeiros na Nova Zelândia aumentou 50%, de 1,6 para 2,4 milhões ao ano.

### 2.2.2 Factores de desenvolvimento de Lisboa e do turismo

O peso económico da indústria turística internacional acentuou-se sobretudo no pós II Guerra Mundial com o *boom* económico mundial que permitiu um acesso mais franco das actividades turísticas à classe média, por outro lado o aproveitamento por parte dos governos ditatoriais nacionalistas dos destinos turísticos como forma de propaganda dos próprios Estados. O caso de Portugal e em concreto Lisboa não foi excepção, de referir que a pintura dos painéis da gare de Alcântara por Almada Negreiros datam de 1948, o objectivo do desenvolvimento do sector do turismo tinha um alcance além do económico, tentava mostrar um país desenvolvido e próspero com objectivos claramente políticos mas com consequências económicas bastante favoráveis para este sector. (Fig.8)



Fig.8

Painéis da Gare marítima de Alcântara

Fonte: <http://www.facebook.com/#!/album.php?aid=187029&id=350782687436>

“O planeamento económico e social e o ordenamento do território serão os dois vectores mais inovadores do ideário do Estado Novo, o que se deve a um conjunto de políticos, provenientes da área tecnológica e com uma visão estratégica para o país (...). Do lado das infra-estruturas e dos grandes esquemas de obras públicas são lançados programas em todos os domínios relevantes: redes de transportes (rodovia, ferrovia, portos e aeroportos) (...) Inicialmente sectorial o planeamento começa a incorporar explicitamente a dimensão territorial a partir dos anos 50.” (Gaspar, 2006, p 335).

Por outro lado a concretização da exposição do Mundo Português (1940) com recuperação urbanística das áreas envolventes ao evento permitiu o desenvolvimento de toda a zona ribeirinha particularmente da zona de Belém, a par da recuperação de outros monumentos espalhados pela cidade, como por exemplo a recuperação da Sé Patriarcal ou o Castelo de São Jorge, que não obstante o carácter das referidas intervenções serem técnica e estilisticamente concensuais não, o facto é que ajudaram a colocar Lisboa no mapa das cidades com monumentalidade à escala Europeia.

Estes acontecimentos a par de outros como a abertura em 1942 do Aeroporto da Portela vieram dar a Lisboa uma nova cara de modernidade e ao mesmo tempo de tradição e monumentalidade com roteiros de interesse para o turista ávido de novas descobertas mas também do conforto cosmopolita que os novos hotéis lhes proporcionavam.

Um factor que contribuiu fortemente para o desenvolvimento do turismo em Lisboa e mais concretamente do turismo de cruzeiros, foi a localização geográfica do porto de Lisboa que o colocava como porto de paragem obrigatório, por ser finisterra, nas viagens entre os continentes europeu e americano.

O turismo em Lisboa cresceu conjuntamente com o desenvolvimento urbano, tendo-se favorecido o desenvolvimento da rede viária em detrimento das redes marítimas e fluviais ou das redes ferroviárias. Esse desenvolvimento da rede de infra-estruturas viárias, pode-se afirmar que, de acordo com os dados do quadro nº 15, contribuiu para a dinamização interna em torno dos turistas de cruzeiro e dos locais mais visitados, enriquecendo os roteiros e aumentando a área de influência dos cruzeiros, que aportam em Lisboa, muito além da cidade.

A própria estrutura em rede quer viária, quer ferroviária deve ser tida em consideração, neste nicho de mercado, de forma a permitir uma maior dinamização dos visitantes, quer permitindo uma maior interacção das entidades intervenientes.

Se por um lado a existência de auto-estradas pode colocar de lado uma série de localidades com potencial oferta patrimonial com interesse turístico, essas mesmas vias permitem a visita de muito mais locais que outrora estavam inacessíveis, pelos tempos de percurso, resultado da inexistência de acessos rápidos e de qualidade.

Sem dúvida que o aumento de redes de acessos, em Portugal e principalmente em Lisboa contribuiu de forma decisiva para a qualidade da oferta turística, no entanto foi origem de alguns constrangimentos à qualidade urbana com o aumento do parque automóvel privado. Este constrangimento pode ser considerado agravado com a utilização massiva de autocarros de turismo para o transporte dos turistas provenientes dos cruzeiros.

Nesta questão a falta de condições de estacionamento dos próprios autocarros dentro do perímetro urbano de Lisboa foi um factor que conseguindo travar de alguma forma este fenómeno, não o eliminou, já que os autocarros percorrem a maioria das ruas, largando os passageiros, indo seguidamente parquear nas áreas mais limítrofes, tendo de seguida que voltar a fazer todo o percurso de volta para ir buscar os passageiros no final das visitas.



## 2.3. Análise turística<sup>11</sup>

### 2.3.1 O “turismo” como produto

A crise económica mundial conjugada com o impacto da pandemia da gripe A (H1n1), fizeram, do ano de 2009, um dos mais difíceis para a actividade do turismo.

Na realidade, segundo dados estatísticos da OMT – Organização Mundial do Turismo, no ano de 2009 registou-se uma quebra de 4% para 880 milhões de turistas<sup>12</sup>.

A contrariar esta realidade esteve a indústria dos cruzeiros, para a qual se prevê um crescimento na ordem dos 2%, para cerca de 16,5 milhões de passageiros de cruzeiro. Na realidade em 2008 foram 16,24 milhões de turistas que realizaram um cruzeiro, o que representou, igualmente, um crescimento de 2% face a 2007. Caso se confirmem estas previsões a indústria dos cruzeiros registará, assim, um ligeiro abrandamento, contrariando a tendência da média anual de crescimento – 11% – registada ao longo da última década.

Prevê-se, também, que o crescimento que venha a registar-se na indústria dos cruzeiros em 2009 seja, à semelhança do verificado nos últimos anos, impulsionado pelo mercado Europeu. De referir que o crescimento ocorrido em 2008 foi exclusivamente determinado pelo aumento de 10% do mercado europeu (4,5 milhões contra os 4,08 milhões de 2007) uma vez que o mercado norte-americano registou uma quebra de 1,5% (10,29 milhões contra os 10,45 milhões de 2007). Em 2009, esta tendência foi reforçada pelo facto de 4 dos 11 navios que começaram a operar neste mesmo ano se terem destinado à Europa, contribuindo com mais 10,6 mil camas. Dos 11 navios, não podemos deixar de fazer referência àquele que é actualmente o maior navio de cruzeiros do mundo, o *Oasis of the Seas*, do operador *Royal Caribbean International*, que entrou ao serviço em Dezembro de 2009 e que tem capacidade para 5 400 passageiros.

Apesar de o mercado europeu ser aquele que continua a registar maiores índices de crescimento, em 2009 continuou a assistir-se a uma diversificação e expansão dos operadores de cruzeiro por

---

<sup>11</sup> Os dados apresentados neste capítulo, foram retirados do Relatório de Actividades 2009 do Tráfego de Cruzeiros publicado pela Administração do Porto de Lisboa em Abril de 2010, neste relatório anual a APL expõe todos os resultados sobre o Tráfego de Cruzeiros em termos absolutos, razão pela qual alguns dados divergem do Inquérito aos Passageiros Internacionais de Cruzeiros, chegando mesmo alguns a ser contraditórios como os referentes aos turistas de origem nos Estados Unidos da América onde são indicadas percentagens tão dispares, esta divergência poderá ter como origem, a diferença de meses do inquérito em relação ao relatório, de qualquer forma quando se verificam divergências, deve-se tomar como certos os dados do relatório, mais precisos e totalitários e não fruto de uma amostra.

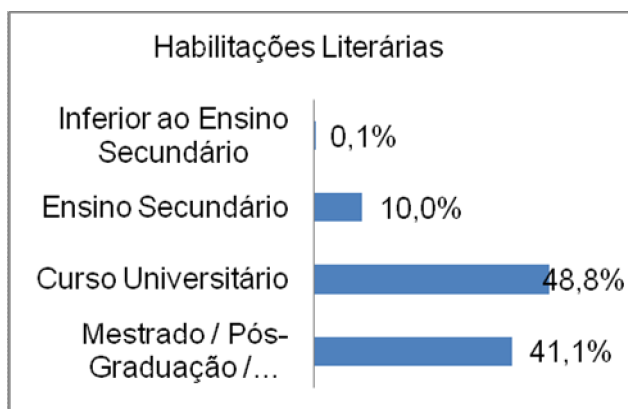
<sup>12</sup> Número total estimado de turistas a nível mundial para todas as vertentes de turismo.

outras regiões mundiais, como o Golfo Pérsico, a Índia, o Japão, a Coreia e a Indonésia. Refira-se, aliás, que alguns operadores europeus como a *Costa Cruises* e a *MSC* basearam navios das suas frotas na região do Golfo Pérsico.

### 2.3.2 A procura<sup>13</sup>

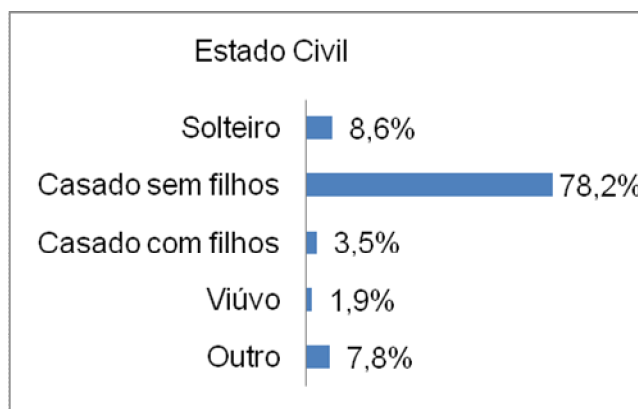
O Observatório do Turismo de Lisboa, em conjunto com a Administração do Porto de Lisboa, realizou um inquérito aos Passageiros Internacionais de Cruzeiro no qual foi traçado o perfil do tipo de turistas que fazem escala em Lisboa. Este estudo foi realizado com base numa amostra de 40 cruzeiros, tendo sido entrevistados 990 turistas.

Os passageiros que foram objecto deste estudo, em média, têm 52,4 anos com nível de instrução elevado (Quadro 1), são casados e sem filhos (78.2%) mas viajam em geral com o seu companheiro ou companheira (Quadro 2).



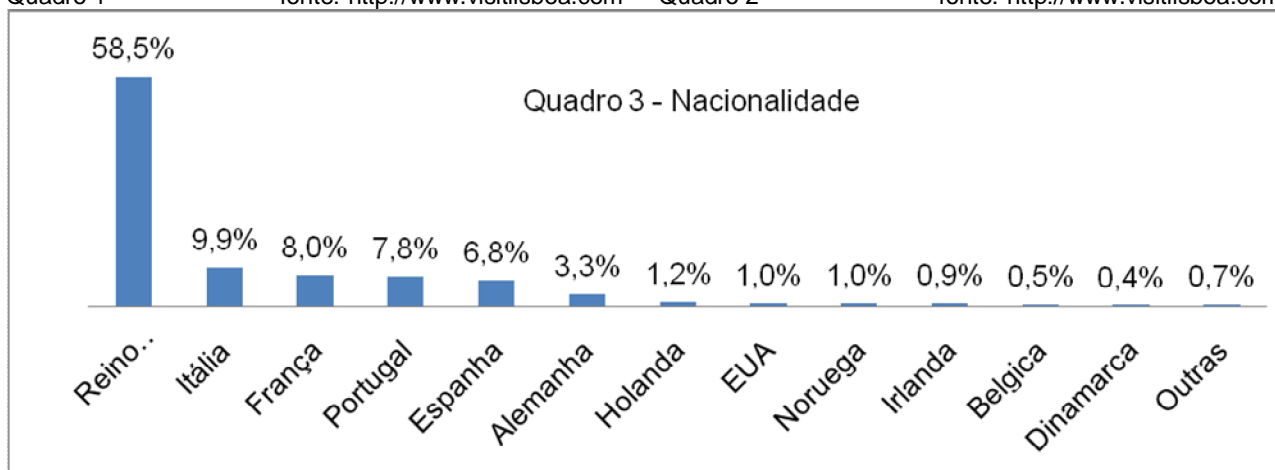
Quadro 1

fonte: <http://www.visitlisboa.com>



Quadro 2

fonte: <http://www.visitlisboa.com>



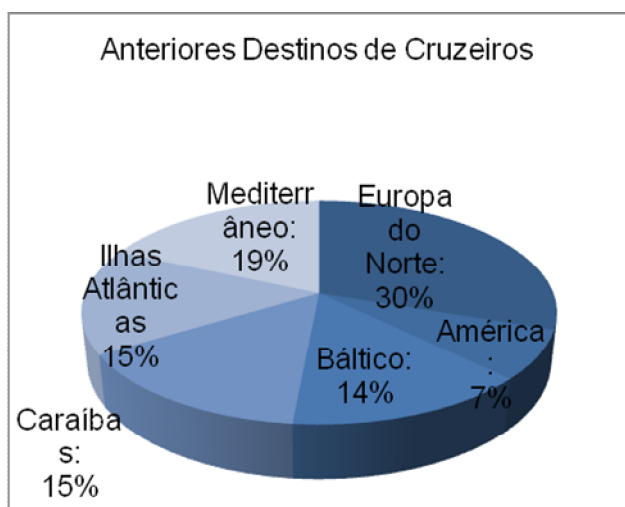
Quadro 3

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

<sup>13</sup> Inquérito disponível na página Web: <http://www.visitlisboa.com/getdoc/f6ba7133-da63-4e3d-ab8a-4dba01dbc059/Inquerito-a-Passageiros-Internacionais-de-Cruzeiro.aspx>

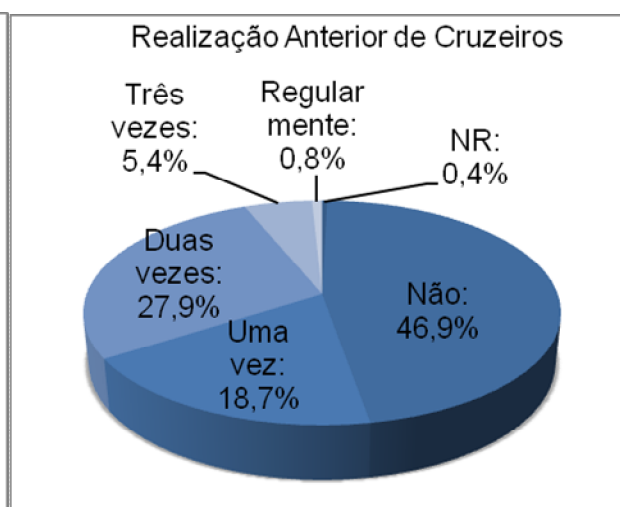
No que diz respeito aos mercados de origem destes passageiros (Quadro 3), mais de metade é proveniente do Reino Unido (58,5%), o segundo lugar é ocupado muito longe do primeiro pela Itália (9,9%) seguido logo por França, Portugal, Espanha e Alemanha com apenas 3,3% as restantes nacionalidades rondam entre o 0,5 e o 1 ponto percentual. De notar que os turistas com origem nos EUA apenas representam 1% do universo registado.

Em geral, o passageiro de cruzeiro com escala em Lisboa já realizou pelo menos um cruzeiro (Quadro 4), por esta razão apenas menos de metade se encontra a realizar o seu primeiro Cruzeiro (Quadro 5)



Quadro 4

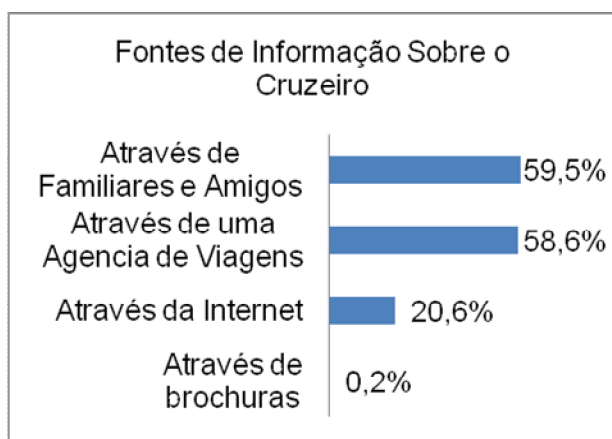
fonte: <http://www.visitlisboa.com>



Quadro 5

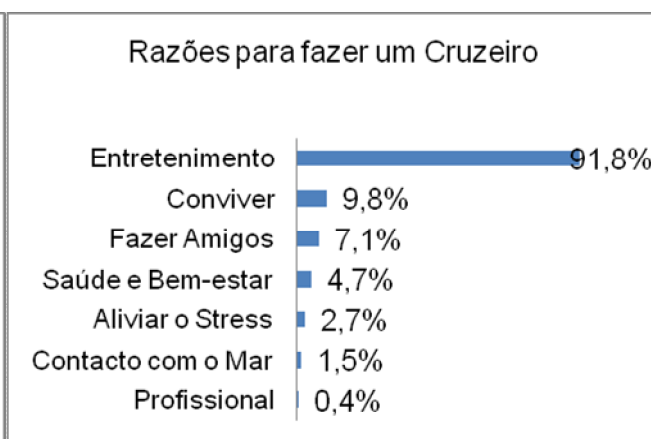
fonte: <http://www.visitlisboa.com>

A sua fonte de informação para o planeamento das viagens (Quadro 6) foi o conselho de amigos e familiares, seguida de perto pela Agência de Viagens e, em terceiro lugar, pela Internet.



Quadro 6

fonte: <http://www.visitlisboa.com>



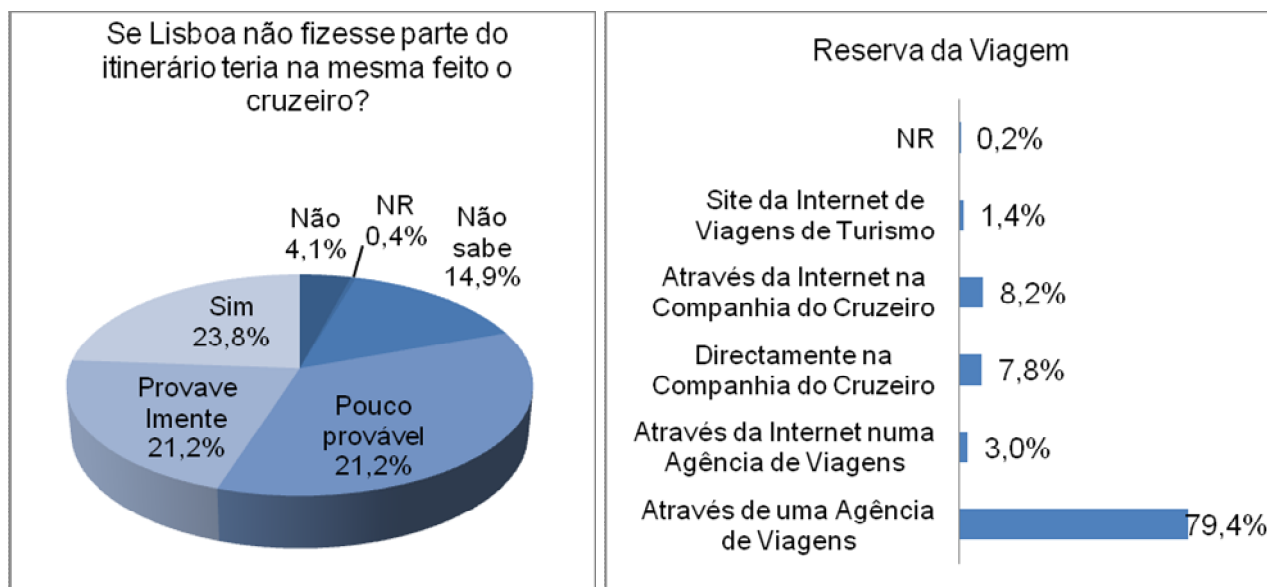
Quadro 7

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

As razões que influenciaram a escolha de um cruzeiro (Quadro 7) foram a animação a bordo e o preço do cruzeiro, seguido de outras como a qualidade da restauração, a possibilidade de descanso ou a animação a bordo. A inclusão de Lisboa no roteiro foi um ponto importante na

decisão da realização do cruzeiro, segundo o Inquérito a Passageiros Internacionais de Cruzeiro realizado pelo Observatório do Turismo de Lisboa.

A decisão desta visita é tomada tendo ainda em conta diversos factores, dos quais se destacam o clima, a gastronomia e a paisagem. A cultura, a segurança e a localização geográfica desempenham também um papel relevante na tomada de decisão.



Quadro 8

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

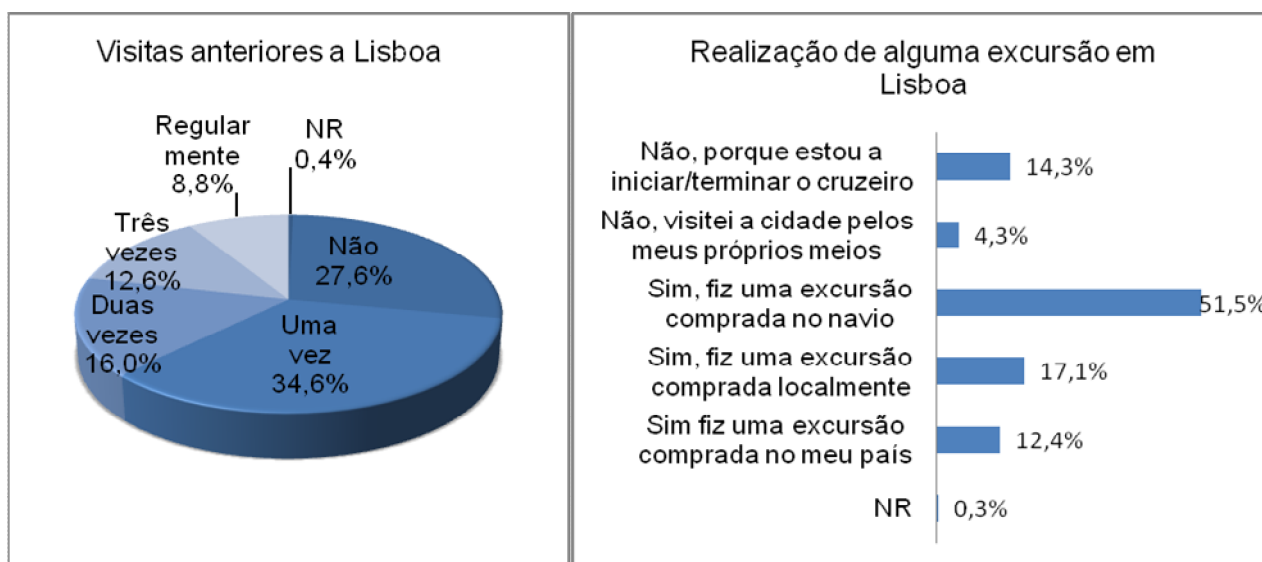
Quadro 9

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

Em relação à reserva da viagem (Quadro 9) a grande maioria opta por se dirigir à agência de viagens no entanto alguns turistas preferem fazê-lo junto da companhia de cruzeiros (16%) quer directamente na companhia, quer através de internet no site da própria companhia.

O grau de satisfação com o cruzeiro, numa escala de 1 a 10 é em média de 7,9 o que se pode considerar bastante positivo.

A grande maioria dos passageiros de cruzeiros com escala em Lisboa (72%) já visitou anteriormente a cidade (Quadro 10) pelo menos uma vez, destes 21,4% já visitaram três vezes ou mais, pelo que se pode afirmar que o turista de cruzeiros com escala em Lisboa, à partida já sabe o que vai encontrar e que se volta a para visitar é porque o grau de satisfação com a cidade é positivo.



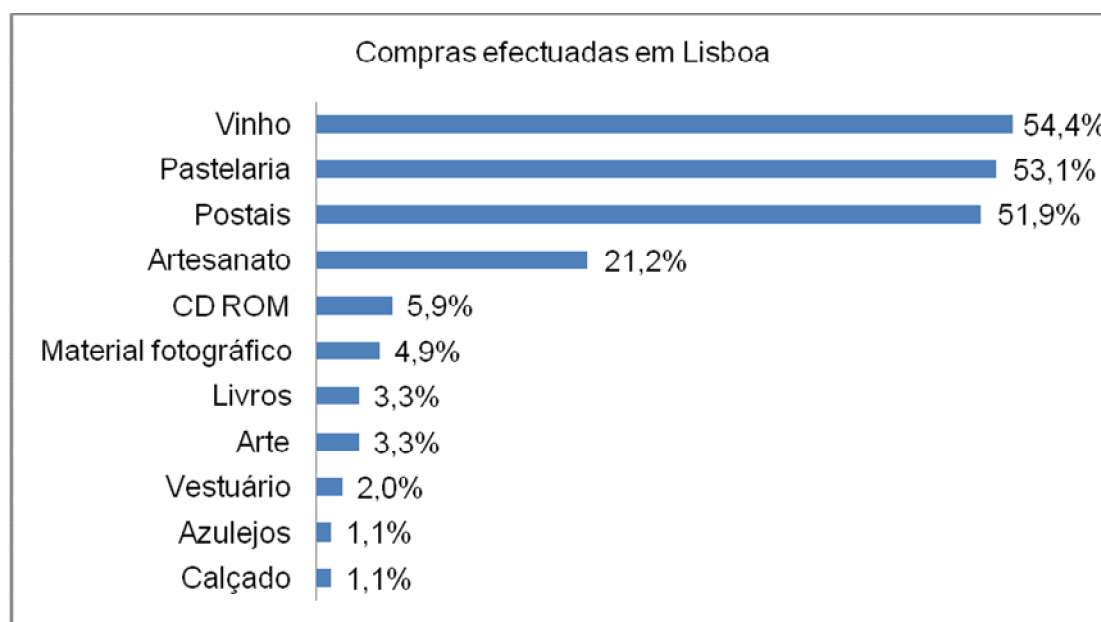
Quadro 10

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

Quadro 11

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

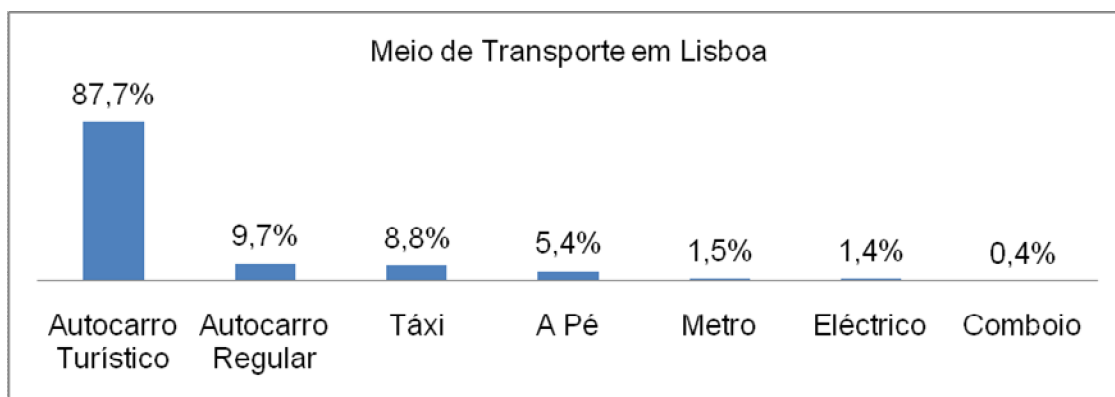
O passageiro de cruzeiros, em 2008, dava preferência a visitar Lisboa pelos seus próprios meios (52,1%), mas no ano de 2009, foi dada prevalência a excursões organizadas (81%) (Quadro 11). Esta alteração de comportamento em relação à visita à cidade pode dever-se ao facto de no mês de Junho de 2009, ter ocorrido precipitação acima da média para igual período dos anos anteriores e que, por precaução, os turistas poderão ter optado por viajar em autocarro por questões de comodidade. Em termos médios, a duração da visita à cidade é de 9 horas e 15 minutos, e os gastos médios diários por passageiro é de 46,15 euros. Das compras efectuadas destacam-se o vinho, a pastelaria, os postais e o artesanato (Quadro 12).



Quadro 12

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

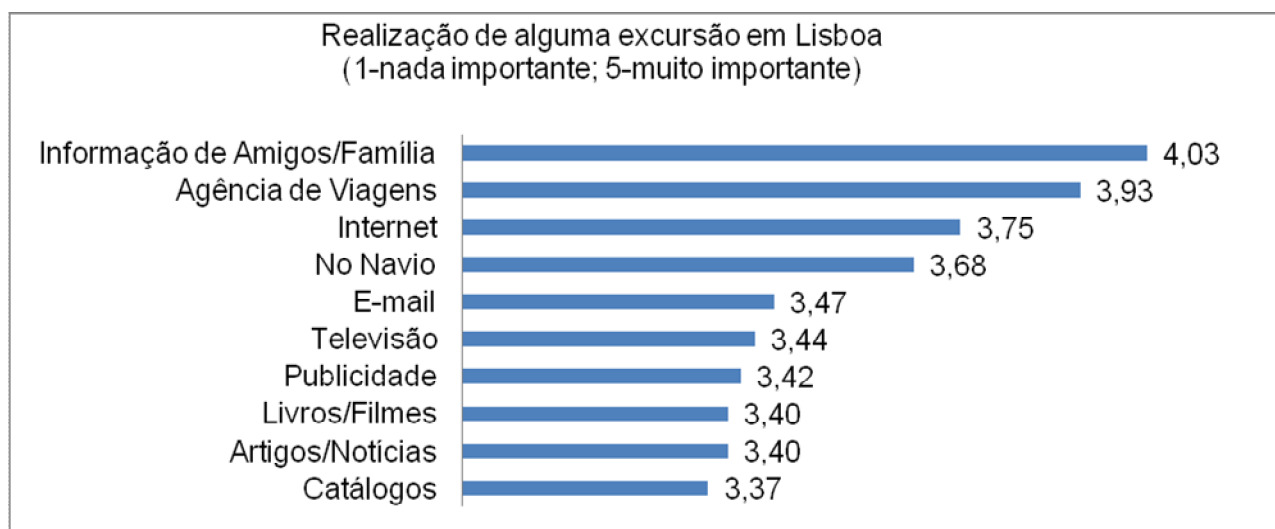
No que diz respeito à visita a Lisboa, (Quadro 13) o meio de transporte eleito pelos turistas foi o autocarro de turismo, este valor seria previsível uma vez que mais de 80% dos turistas compraram excursões para visitar Lisboa (Quadro 14). De referir a informação sobre os que visitam a pé ter baixado consideravelmente em relação aos anos anteriores (2008/35,1%), até porque, pela análise dos dados a idade média dos turistas baixou e a característica mais focada nas apreciações gerais foi o clima que ocupa uma localização cimeira.



Quadro 13

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

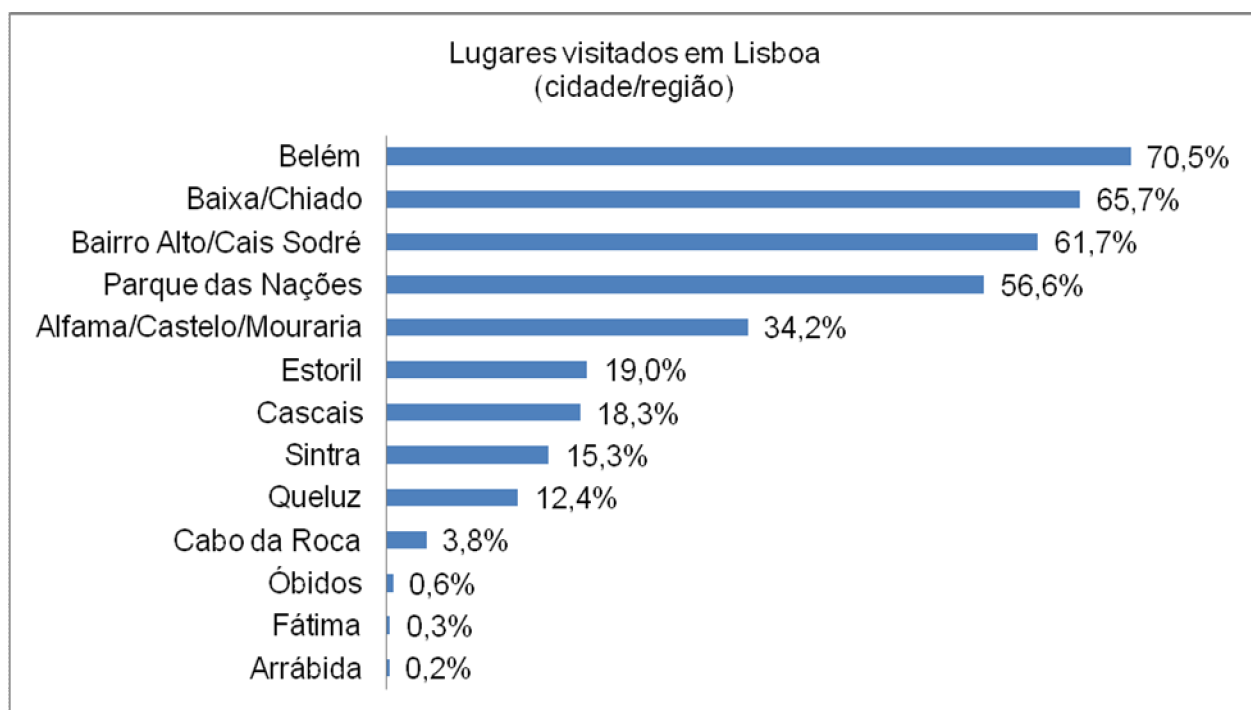
Em relação às fontes de informação sobre a cidade, a opinião de amigos e/ou familiares teve primazia sobre as restantes, em último lugar nas fontes, aparece a informação disponibilizada por catálogos turísticos de promoção da cidade.



Quadro 14

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

De entre os locais mais visitados (Quadro15), Belém e a Baixa-Chiado recebem a preferência dos inquiridos. A zona do Bairro Alto/ Cais do Sodré e o Parque das Nações surgem, respectivamente, em terceiro e quarto lugares.



Quadro 15

fonte: <http://www.visitlisboa.com>

Verifica-se também, em comparação com 2008 (0,2%), um aumento significativo de turistas de cruzeiro a pernoitar em Lisboa, fora do navio 5,7%. De entre os que tomaram esta opção 46,4% optaram por unidades hoteleiras de 3 estrelas e 35,7% optaram por 4 estrelas.

No que diz respeito ao nível de satisfação geral, este revela-se bastante elevado tanto no que diz respeito ao cruzeiro como à visita a Lisboa. Em relação à cidade, os passageiros valorizam principalmente o clima, a gastronomia e vinhos, a oferta cultural de qualidade, a segurança, a higiene, limpeza e os preços praticados na cidade.

A probabilidade de regresso destes turistas situa-se, em termos médios, nos 51.2% e a intenção de regresso a Lisboa desta forma, é mais evidente do que num outro contexto. Por último, a totalidade dos turistas de cruzeiro (100%) recomenda fortemente Lisboa como ponto de passagem de cruzeiros e como destino turístico.

Com 415 758 passageiros de cruzeiro, o porto de Lisboa alcançou, em 2009, um novo recorde ao ultrapassar os 407 508 turistas que visitaram Lisboa em 2008, representando um crescimento de 2% que reforça, assim, a trajectória ascendente iniciada em 2005. Na realidade, de 2005 para 2009 o número de passageiros no porto de Lisboa aumentou 74%, passando de 239 524 para 415 758. (APL, 2009)

É indubitável que este aumento se espelhou, consideravelmente, quer na média diária anual de passageiros que passou de 656 em 2005 para 1 139 em 2009, quer na média diária durante a época de cruzeiros que passa de 846 em 2005 para 1 469 em 2009.

Já no que se refere às escalas o porto de Lisboa registou, em 2009, um total de 294 escalas, o que corresponde a um decréscimo de 5% face à marca das 308 escalas registadas no ano transacto, invertendo, assim, a tendência de crescimento que havia sido recuperada em 2008.

Uma vez mais, confirma-se, por um lado, a oscilação na evolução das escalas de navios de cruzeiro no porto de Lisboa, e por outro que a um ano de crescimento se sucede um ano de decréscimo, e vice-versa. Contudo, esta variação não se reflecte nem na média diária anual de escalas, que foi de 0,8 em 2008 e 2009, nem na média diária durante a época de cruzeiros em Lisboa (15 de Março a 15 de Dezembro) que foi de 1 escala em ambos os anos.

Apesar de se terem registado menos 14 escalas no total, o número de passageiros no porto de Lisboa atingiu valores nunca antes alcançados, ultrapassando a barreira dos 415 mil, contribuindo, assim, para um crescimento de 2%.

Para este aumento foi particularmente determinante o incremento de 116% registado no número de turistas que iniciou ou terminou a sua viagem em Lisboa, já que os passageiros em trânsito registaram um decréscimo de 10%, justificado pela ocorrência de menos 53 escalas em trânsito.

O segmento de *turnaround*<sup>14</sup> atingiu o seu número mais elevado de sempre em Lisboa – 83 873 passageiros. Para este recorde foi determinante, quer o crescimento de 128% dos passageiros embarcados, que totalizaram 43 097, quer o incremento de 103% ocorrido nos passageiros desembarcados, que corresponderam a 40 776 turistas. Este crescimento exponencial ficou a dever-se, tal como já foi referido, ao facto do operador de cruzeiros *Pullmantur* ter realizado 35 escalas que representaram um total de 45 935 passageiros embarcados/desembarcados, na sua maioria portugueses e espanhóis.

O decréscimo de 5% registado, em 2009, no número de escalas, equivalente a 14, não se traduz numa diminuição de passageiros, é exclusivamente determinado pela diminuição de 21% nas escalas em trânsito, ou seja, 53 escalas, uma vez que as operações de *turnaround* registaram um aumento de 71%, ou seja, 39 escalas, que se fixaram num total de 94, o número mais elevado de sempre em Lisboa. Verificou-se assim uma substituição do conceito de trânsito pelo de *turnaround*, traduzindo-se assim no final, e em termos absolutos, num maior numero de turistas.

---

<sup>14</sup> Turnaround - tráfego em turnaround, que inclui os passageiros que iniciam (embarques) e/ou terminam (desembarques) cruzeiros em Lisboa. No Turnaround o percurso do cruzeiro efectua-se em círculo fechado, não existindo o conceito de local de início e de término da viagem, por essa razão os passageiros podem iniciar e concluir a viagem nos pontos que desejem dentro das vagas existentes.



De referir que, em 2008, o segmento de trânsito representava 82% do tráfego de cruzeiros do porto de Lisboa, cabendo os restantes 18% ao segmento de *turnaround*, já em 2009, o segmento de trânsito passa a ser responsável por apenas 68% e o segmento de *turnaround* aumenta a sua quota de mercado para 32%.

A diminuição do número de escalas em trânsito fica a dever-se, essencialmente, a factores externos ao porto de Lisboa como seja, a grande oferta de novos destinos, que leva a que os operadores reposicionem com alguma frequência os seus navios em portos diferentes de forma a diversificar o produto que oferecem aos seus clientes. Acresce, ainda, o abrandamento registado a nível mundial na indústria do turismo em 2009, que se reflectiu, igualmente, no sector dos cruzeiros.

O aumento do número de escalas em *turnaround* justifica-se pelo facto do operador de cruzeiros *Pullmantur Cruises* ter realizado, de Abril a Novembro, uma operação semanal, num total de 35 escalas. Relativamente à sazonalidade, os meses de Abril e Setembro são os que registam maior número de escalas, 50 e 54, respectivamente. Continua a verificar-se, também, que a época de cruzeiros no porto de Lisboa se prolonga pelo último trimestre, período em que se registaram 73 escalas, ou seja, 25% do total. O primeiro trimestre foi responsável por 5%, o segundo por 38% e o terceiro por 32%.

No que diz respeito às operações de *turnaround*, assinalam-se alterações profundas face ao ano de 2008. Enquanto, em 2008, se assistiam a dois picos, Abril e Outubro, em 2009, apesar de o mês de Abril ser aquele que regista o maior número de escalas – 23 –, ocorrem ligeiras flutuações de Abril a Novembro.

Esta situação fica a dever-se ao facto de se terem realizado de Maio a Setembro um total de 44 escalas, contra as 16 registadas naquele período em 2008. De referir, ainda, que os meses de Junho e Julho de 2008 não tinham registado qualquer operação de *turnaround* enquanto, em 2009, contabilizam-se 6 e 5 escalas em cada um dos meses, respectivamente.

Verifica-se, assim, que, 97% do segmento de *turnaround* ocorre de Abril a Novembro, período em que o operador *Pullmantur Crises* realizou semanalmente uma operação de *turnaround* em Lisboa.

Relativamente aos passageiros, a sazonalidade é semelhante à das escalas, isto é, são nos meses de Abril e Setembro que chegam ao porto de Lisboa o maior número de turistas, 59 307 e 80 517, respectivamente.

Quanto ao embarque e desembarque de passageiros, estes ocorreram com maior frequência em Abril e em Agosto, meses em que se registaram 15 796 e 15 243 passageiros em *turnaround*,

respectivamente. A afluência no mês de Abril fica a dever-se, por um lado, ao reposicionamento e ao início da época dos cruzeiros no Mediterrâneo, que ocorre precisamente em Abril, por outro, ao facto de ter sido o mês preferencial para o operador *Classic Internacional Crises* promover cruzeiros com início em Lisboa, aos quais aderiram 5 298 passageiros, e por outro, ao facto do operador *Pullmantur Crises* ter iniciado a sua operação semanal.

Os valores alcançados em Agosto justificam-se pelo facto de se terem realizado 7 cruzeiros com partida e chegada a Lisboa o que, associado à questão de Agosto ser por tradição um mês de férias, faz com que a procura, nomeadamente de portugueses e de espanhóis aumente. Na realidade a média da taxa de ocupação do navio de cruzeiros *Pacific Dream* durante Agosto, mês em que realizou 5 escalas, foi de 106%.

Este impacto de um tão grande número de passageiros na cidade tem de ser absorvido pela hotelaria local quer antes da partida do cruzeiro quer depois da chegada no final da viagem, que caso não coincida com a conexão aérea aumentará a procura do parque hoteleiro.

### 2.3.3 A oferta

Relativamente à capacidade dos navios quanto ao número de passageiros que podem transportar, continuam a ser predominantes os navios com capacidade para 100-999 passageiros apesar de se verificar um aumento dos navios com maior capacidade nomeadamente daqueles que podem transportar mais de 2 000 turistas. Na realidade, em 2009, escalaram o porto de Lisboa 26 navios (25%) com capacidade para mais de 2 000 passageiros contra os 20 (18%) registados em 2008. De facto, a capacidade média por navio passou de 1 152 passageiros, em 2008, para 1 265 em 2009, ou seja, mais 10%

Em termos de escalas, a realidade é semelhante, 44% das escalas, equivalentes a 130 num total de 294, foram efectuadas por navios com capacidade para 100 a 999 passageiros. No entanto, 159 (54%) escalas foram realizadas por navios com capacidade para mais de 1 000 turistas, valor que em 2008 foi de 147 (47%). Este facto contribuiu, indubitavelmente, para que a capacidade média por navio por escala passasse de 1 283 para 1 367. De referir, ainda, que os 10 navios com capacidade para mais de 3 000 passageiros realizaram um total de 29 escalas contra as 28 realizadas em 2008, pelos 8 navios com a referida capacidade.

Comparada a capacidade dos navios que escalaram Lisboa com o número de passageiros transportados, verifica-se que 104 navios tiveram uma taxa média de ocupação de 100%, e que

ao nível das escalas a taxa média de ocupação é de 103%, valores que em 2008 tinham sido de 101% e 103%, respectivamente<sup>15</sup>.

Em termos mensais, a taxa de ocupação dos navios situou-se entre os 123% e os 82%, valores registados em Fevereiro e Novembro, respectivamente. A média da taxa de ocupação mensal foi de 96%.

Em 2009, Açores, Cascais, Funchal, Leixões, Lisboa, Portimão e Viana do Castelo, registaram um total de 719 escalas de navios de cruzeiro, o que corresponde a um decréscimo de 3% face a 2008, ano em que receberam 741. Açores, Leixões e Lisboa foram os portos que contribuíram para esta quebra já que os portos da Madeira e de Portimão registaram crescimentos e que Cascais e Viana do Castelo foram incluídos em itinerários de navios de cruzeiro, situação que não ocorreu em 2008.

Lisboa, apesar de ter registado uma quebra, continua a liderar o mercado nacional uma vez que, as 7 escalas que o Funchal registou a mais face a 2008, não foram o suficiente para deixar o segundo lugar e ultrapassar o porto da capital.

À semelhança de Lisboa, os portos dos Açores foram escalados por menos 16 navios de cruzeiro face a 2008; no entanto, mantêm-se na terceira posição.

---

<sup>15</sup> Estes valores só são possíveis porque o navio opera em Turnaround, sendo no final da volta completa o numero de passageiros superior à capacidade do navio, por ser a estatística feita com o somatório de todos os passageiros inscritos nos diversos segmentos da viagem

### **3. Casos de Estudo**

#### **3.1 Londres / Southampton**

Londres é uma das maiores cidades europeias. Foi e continua sendo palco de grandes acontecimentos ao longo da história, acontecimentos esses que mudaram o curso da história como por exemplo a Revolução Industrial no Reino Unido

Actualmente, Londres é uma capital cheia de diversidade cultural, com uma grande influência na economia e na política mundial. É capital de uma área metropolitana com cerca de 14 milhões de habitantes, e é ainda um dos destinos turísticos mais procurados na actualidade.

Mas o porto de Londres estava a ficar para trás, com a destruição da zona das docas durante a II Guerra Mundial, o porto não teve tempo de se adaptar às novas tecnologias a que outros portos europeus já tinham adaptado, principalmente à introdução dos contentores, facto que obrigou alguns portos europeus a fechar, devido à profundidade necessária para a atracagem deste tipo de navios. As principais docas, como a *East India*, *Surrey* e *Royal Docks* foram fechando a partir da década de 1960 até à de 1980, os seus parceiros mercantis procuravam investimentos mais rentáveis, enviando as mercadorias para outros países, como a Holanda onde o porto de Roterdão, já se tinha mecanizado e introduzido novas tecnologias.

Com a *standartização* dos contentores em metal, já não eram necessários armazéns para proteger as mercadorias, e o porto de Londres já não tinha mais espaço para guardar tantos contentores. Foram construídos terminais de contentores em Tilbury<sup>20</sup>, mais perto do estuário do Tamisa, e em *Felixstowe*, a Norte de Londres, que encurtavam as distâncias que os navios tinham de navegar. As companhias que dirigiam as docas deixaram os espaços vazios, e a frente ribeirinha londrina ficou ao abandono.

Em 1981 foi criada a *London Docklands Development Corporation* (LDDC), um departamento de desenvolvimento urbano formado pelo Governo, cujo desafio era substituir completamente uma zona industrial de espaços degradados, e provavelmente contaminados, por uma agradável área de habitação, lazer e trabalho. Procuravam também melhorar as condições ambientais, despoluindo o Tamisa através do tratamento de águas, e dos solos contaminados pelas indústrias.

A LDDC não tinha um grande financiamento governamental, mas tinha poderes legais para participar em contractos, tinha terrenos para poder negociar com investidores, e tinha poder para

fazer o planeamento. Como as docas se situavam perto do centro da cidade, tornavam-se atractivas para a localização de escritórios e zonas residenciais para Yuppies<sup>16</sup>.

Desenvolveram projectos como *Canary Wharf* (1988-1991), um centro de negócios e comércio, na antiga *West India Docks*, na *Isle of Dogs*. São edifícios de escritórios modernos construídos em altura, que tiveram um papel importante na representação de uma nova Londres como cidade renovada. Como forma de atrair investidores para estes projectos, foram permitidos benefícios fiscais, isenções ao pagamento de impostos locais, concessões, permutas e subsídios para cativar empresas a sediarem-se na frente ribeirinha.

A *Docklands Light Railway* construído entre (1985-1991) foi a reconversão das antigas linhas de comboio, usadas pelas indústrias do porto para transportar mercadorias no séc. XIX, aproveitadas agora como infra-estrutura (menos dispendiosa porque já estava construída) para um sistema de transporte público entre as novas áreas em regeneração da zona portuária (metro ligeiro). Este projecto foi fundamental para dar “credibilidade à reconversão, tendo contribuído para o aumento da confiança dos investidores.”

Aproveitando o espaço livre deixado pelas *Royal Docks*, foi construído um pequeno aeroporto, *London City Airport* (1986-1987), juntamente com o Centro de Exposições *ExCeL* (2000).

Apesar de ter sido um grande passo para a reconstrução das docas londrinas, a empresa que construiu *Canary Wharf* estava em falência, as constantes flutuações do mercado imobiliário não ajudaram a dinamizar a frente ribeirinha, e a falta de relações com a estrutura urbana existente trouxe pouca coerência aos projectos. Tornou-se necessário criar um plano ainda mais ambicioso, em simultâneo com o projecto da nova linha do TGV que deveria passar o Canal da Mancha, em direcção a Londres, passando pelo Aeroporto de *Heathrow* em direcção Oeste.

O plano pretendia impulsionar a zona Este de Londres, que estava em lento desenvolvimento, criando uma estação em *Kent*, na margem sul do Tamisa, e outra em *Stratford*, uma das zonas mais desfavorecidas de Londres, aproveitando para reestruturar as zonas por onde passaria a linha do TGV. O governo decide avançar com o projecto em 1991, mas só em 2003 é que surge o *Thames Gateway*, sendo considerado pelo novo código do urbanismo britânico, *London Plan*, como um projecto prioritário que pretende desenvolver a zona Este e Norte de Londres.

---

<sup>16</sup> "Yuppie" é uma derivação da sigla "YUP", expressão inglesa que significa "Young Urban Professional", ou seja, Jovem Profissional Urbano. É usado para referir-se a jovens profissionais entre os 20 e os 40 anos de idade, geralmente de situação financeira intermediária entre a classe média e a classe alta. Os yuppies em geral possuem formação universitária, trabalham em profissões derivadas da sua formação e seguem as últimas tendências da moda.

O projecto *Thames Gateway* engloba as margens do rio Tamisa, desde *Stratford*, a norte de Londres, até ao estuário. Trata-se de uma área pantanosa, previamente ocupada por indústrias que necessitavam de áreas extensas, e deixaram para trás os solos contaminados, habitações precárias, falta de infra-estruturas viárias e instalações públicas. O plano gerou algumas preocupações relativamente às áreas naturais protegidas, e com interesse científico, bem como o perigo da erosão, e o facto da cidade de Londres beneficiar com a presença dos pântanos para a proteger de inundações.

O objectivo do plano é equilibrar o desenvolvimento da Grande Londres, estendendo para Este e a Norte as melhorias das infra-estruturas viárias, dinamizando a zona de forma a desenvolver novos postos de trabalho, criar grandes superfícies comerciais, serviços de hotelaria e restauração, áreas residenciais, restaurar os centros históricos, e salvaguardar o património natural.

Na área da cidade de Londres os planos concentram-se no desenvolvimento de empregos, e na criação de zonas residenciais e comerciais, principalmente em *Stratford*, onde se irão realizar os Jogos Olímpicos de 2012.

Londres é uma importante cidade não só a nível europeu, mas também para o resto do mundo. A sua herança como capital do Império Britânico foi muito importante para o desenvolvimento do porto comercial, e fez com que hoje se procurasse reestruturar a frente ribeirinha, de forma a não perder a ligação com o sinuoso rio Tamisa.

Em termos de tráfego de cruzeiros o Porto de *Southampton*, no Sul da Inglaterra, continua a liderar em 2009 ao registar mais de 1 milhão de turistas o que se fica a dever ao facto de ser o principal porto de partida e chegada do Reino Unido para os milhares de turistas, nomeadamente britânicos, que realizam cruzeiros, e que são, actualmente, o primeiro mercado emissor da Europa e o segundo do mundo, a seguir aos americanos. Acresce, ainda, o facto de ser o porto base para as viagens realizadas pelos navios da *Cunard* e da *P&O*.

O rio Tamisa de facto perdeu o seu favoritismo por parte das companhias de navegação, pelos factos anteriormente narrados. A proximidade relativa de *Southampton* a Londres (cerca de 100 km) aliada a águas mais profundas permitiu o desenvolvimento do sector portuário e fez dela a maior cidade portuária da costa sul de Inglaterra. Por esta razão quando se fala de turismo de cruzeiros no Reino Unido e mais concretamente em Londres se refere o Porto de *Southampton* como sendo o porto marítimo da capital.

### 3.2 Barcelona

A cidade de Barcelona tem passado por importantes projectos ao longo do último século, como muitas outras cidades europeias que têm elaborado projectos de renovação dos seus portos, como política urbanística. O ordenamento do litoral de Barcelona tem sido particularmente importante para a zona portuária, que tem crescido a par com a evolução da própria urbe.

O GATCPAC (um grupo de arquitectos catalães da década de 1930) elaborou planos onde se incorporava o esquema da grelha definida por *Cerdà* com edifícios autónomos na zona portuária, criando uma relação entre a cidade e o porto. Os edifícios seriam de uso colectivo e sobre eles existiriam planos para a expansão das áreas circundantes e infra-estruturas. Nenhum dos planos se realizou devido à crise económica, à Guerra Civil Espanhola, e ascensão de Franco ao poder. Barcelona ficou dependente de Madrid, e já não havia apoios nem investimentos na cidade.

Só no final dos anos 60 é que se começam a elaborar novos planos, volta-se a discutir os projectos dos anos 30, mas estes eram demasiado virados para um estilo Internacional, e agora pretende-se algo que privilegiasse a identidade catalã. Em 1967 é desenhado um plano para *La Barceloneta*, impulsionado por proprietários industriais da zona, onde se propõe a valorização imobiliária do território, e o fim dos seus usos portuários, mantendo a linha férrea que separa a cidade nova da antiga. Apesar do plano ter sido aceite pela cidade, o Colégio de Arquitectos Catalães propunha um desenvolvimento projectual que preservasse a estrutura histórica da *Barceloneta*.

Através de um concurso de ideias lançado pelo Colégio de Arquitectos Catalães em 1971, ganho pelo Arquitecto *Manuel Solà-Morales*, foram enunciados dois pontos fundamentais na concepção de projectos para a frente de água de Barcelona: como se devem integrar as novas tipologias urbanas em zonas de carácter histórico, e como criar vínculos entre parcelas urbanas distintas através do desenho.

Com o fim do regime ditatorial de Franco, e o regresso da democracia em 1979, chega uma nova mentalidade, em que a principal inspiração define que Barcelona deve ser reconstruída a partir do seu interior, de modo a que o território não se torne desagregado, mantendo o ideal da “abertura da cidade ao mar”. Foram realizadas várias intervenções em espaços públicos, como parte integrante de projectos de reabilitação do centro e periferia, onde se recuperavam praças e outros equipamentos. As indústrias tinham começado a abandonar a cidade, procurando mais espaço a menores preços para poder investir no seu desenvolvimento tecnológico, tornava-se indispensável a reestruturação do sistema urbano para acomodar estas alterações.

*“Barcelona puede ser vista como paradigma de las controvertidas relaciones entre ciudad y su puerto. Siendo una ciudad que se lo debe casi todo a su puerto, hasta ace dos décadas se habían convertido en organismos autónomos e independientes.”* (Busquets, 2001)

Em 1986 nomeou-se Barcelona para receber os Jogos Olímpicos de 1992, o que assegurava meios legais e financeiros para avançar rapidamente com a renovação da frente de água da cidade. A zona portuária estava em ruína, as praias tinham sido utilizadas para descargas de entulho, as linhas ferroviárias dividiam a cidade, e as indústrias abandonavam esta zona à procura de espaços mais amplos. E agora, com um pretexto tão atraente para novos investidores, surgiram os meios para se projectar grandes soluções infra-estruturais, em vez de pequenos projectos como os feitos anteriormente.

Para se aproveitar ao máximo esta oportunidade, foi importante integrar as quatro zonas olímpicas no interior da cidade, de modo a criar novas centralidades, e construir a Cidade Olímpica (alojamento dos atletas) na zona ribeirinha. O primeiro passo foi reduzir a barreira de infra-estruturas na faixa litoral, soterrando uma ramificação ferroviária, e sobrelevando os acessos viários. Deste modo, e principalmente na zona de *Moll de La Fusta*, surgiram soluções que usavam essa diferença de níveis para fazer da cobertura dos túneis espaços públicos, e criar passagens que restabeleciam o acesso da *Rambla* ao litoral. Surgiram novos usos para as antigas áreas portuárias como terminais para passageiros, aquário, clubes fluviais, parques para automóveis, centros de negócios, Universidade e centros culturais.

Outro projecto fundamental nos últimos anos em Barcelona é a Diagonal Mar. A Avenida Diagonal atravessa a cidade de ponta a ponta, facilitando o acesso do exterior da cidade, e segundo o plano de *Cerdà*, deveria chegar ao mar na zona da foz do rio Besòs, mas apenas chegou até à Praça das *Glòries*, a 3km do mar. Mais uma vez Barcelona recorre à organização de um grande evento para obter os recursos necessários para uma operação urbana de grandes dimensões, tal como já havia feito na Exposição Universal de 1888, Exposição Universal de 1929, Congresso Eucarístico de 1952, e nos Jogos Olímpicos de 1992. Como não teve tempo para se candidatar a um evento, a cidade criou um novo evento com apoio da UNESCO: Fórum Internacional de Culturas de 2004, a ser realizado precisamente na foz do rio *Besòs*.

Este mega projecto tinha fixado alguns objectivos fundamentais: a reconquista do litoral através de marinas, áreas de banhos, ecossistemas costeiros, e parques; integração das instalações existentes como a central eléctrica, estação de tratamento de esgotos, e incinerador; criação de interface entre a cidade e o mar; restauração dos solos e envolventes marinhas; e criação de um novo centro urbano, com centro de congressos, universidades, hotéis, e novas zonas residenciais.



Ao fazer-se a integração da estação de tratamento de esgotos e do incinerador, foram feitos melhoramentos tecnológicos de modo a minimizar a poluição. Estes equipamentos foram cobertos por espaços públicos criando uma nova linha costeira, com uma extensa esplanada para o mar, que faz a ligação com a Avenida Diagonal. Foi construída uma plataforma para receber o zoo marinho de Barcelona, e um dique para proteger a nova marina de *Sant Adrià*. Criou-se uma zona de banhos alternativa, projectada pelo arquitecto *B. Galí*, cuja envolvente forma dunas artificiais para proteger a vegetação, com dois anfiteatros ao ar livre. Surgiram novos hotéis associados ao novo centro de congressos, e ao edifício do Fórum que simboliza o delta do rio *Besòs*, projectado por *Herzog & de Meuron*.

Barcelona esteve sempre distante do seu porto, as barreiras foram surgindo ao longo do tempo, em vez de se desvanecerem. Só com os grandes eventos é que se conseguia ter interesse por parte dos investidores. A cidade explorou as intervenções na sua frente de água como um projecto de conjunto, respeitando o Plano General de 1976, através da integração das zonas urbanas pré-existentes, com os novos desenhos, e dando importância ao papel do espaço público no litoral como dinamizador.

O facto das indústrias, que sempre ocuparam a zona portuária de Barcelona, se terem afastado da cidade apenas deixou ao abandono zonas expectantes, que crescem agora, e são palcos de projectos novos, como o 22@, um quarteirão industrial perto do Fórum *Besòs* em projecto de reconstrução que pretende promover novos sectores empresariais, e imobiliários.

Esta aproximação ao mar da cidade, o conceito urbano e contemporâneo que tem tido fruto das necessidades por que passou, fez dela na actualidade o maior porto da Península Ibérica em termos de cruzeiros turísticos.

O desenvolvimento que a indústria teve na Catalunha permitiu um desenvolvimento do porto que definitivamente abriu as portas ao desenvolvimento da actividade turística, a procura por parte do turismo sempre foi uma constante ao longo de todo o século XX quer pelas razões já explanadas anteriormente quer pelo facto de Barcelona estar no centro geográfico do mediterrâneo e principalmente entre Espanha e França, razão pela qual foi sempre preservada a identidade de porto de refúgio precisamente pelo facto de ser uma cidade abrigo para os estrangeiros.

A diversidade cultural que esta característica originou deu por sua vez origem a uma nova diversidade cultural enriquecida com os variados contributos de todos quantos escolheram Barcelona para sua nova casa. Este carácter vanguardista e ao mesmo tempo cosmopolita da cidade tornaram-na muito apelativa para o turismo em especial para o turismo de cruzeiros.

Assim e apesar de se ter verificado uma quebra de 6 pontos percentuais em relação a 2008 o porto de Barcelona mantém a liderança dos portos da península Ibérica com 796 escalas de cruzeiro, mais que o somatório de todos os portos portugueses (719) e registou 2 151 465 passageiros, que apesar de diminuir as escalas aumentou o numero de passageiros em 4% o que a manteve em primeiro lugar na península detendo 31% do mercado Ibérico. (Fonte: Relatório de Actividades da APL 2009)

## **4. Vertentes da Sustentabilidade**

A sustentabilidade está na ordem do dia, veio para ficar e é um dos temas mais fortes da agenda mundial, não só do ponto vista ecológico e ambiental mas também social.

As grandes empresas mundiais e mesmo as nacionais já despertaram para a questão, já puseram em marcha planos de desenvolvimento e crescimento sustentável e dedicam-lhe cada vez mais meios e energia. O número de relatórios aumenta significativamente de ano para ano e há já negócios, nomeadamente o da consultoria, a explodir à sua volta. O aumento dos associados do Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável, a BCSD Portugal – criado em 2001 pela *Sonae*, *Cimpor* e *Portucel*, inicialmente com o objectivo de divulgar o conceito e as directrizes a respeitar – espelha o interesse do sector empresarial. O BCSD arrancou com 36 empresas e hoje já ultrapassa os 100 associados. Sendo a APL uma das entidades que lhe está associada.

Para as empresas, a sustentabilidade é uma questão de sobrevivência, de poupança de custos, de minimização de riscos e maximização de lucros, mas será também cada vez mais uma imposição para entrar em mercados exigentes e sofisticados e em concursos internacionais.

Já as pequenas e médias empresas (PME), mais de 90% do sector empresarial português, estão praticamente adormecidas, e acabarão por entrar na onda arrastadas pelas grandes instituições, que no futuro não irão negociar com quem não respeite os códigos de conduta e as regras definidas no âmbito da sustentabilidade. ([http://comunidade.sol.pt/blogs/energia/archive/2008/08/13/Sustentabilidade\\_2C00\\_-precisa\\_2D00\\_se\\_2100\\_.aspx](http://comunidade.sol.pt/blogs/energia/archive/2008/08/13/Sustentabilidade_2C00_-precisa_2D00_se_2100_.aspx))

Quem quiser prosperar e prestar serviços às grandes multinacionais e cadeias de distribuição alimentar e de bens de consumo tem mesmo de trilhar o caminho da sustentabilidade. Mais cedo ou mais tarde o consumidor, especialmente aquele que tem maior poder de compra, irá ser sensível à questão e não aceitará, por exemplo, comprar produtos de empresas poluidoras ou que não têm comportamentos éticos. Mas até lá o caminho a trilhar ainda é longo, até porque nem todos podem puxar os ‘cordões à bolsa’. O novo regulamento do consumidor, em discussão no grupo parlamentar do Partido Socialista, terá em linha de conta a sustentabilidade. Resta saber de que forma.

O empenho das grandes instituições é evidente, mas também não deixa de ser verdade que se estão a dar os primeiros passos nesta matéria, não só em Portugal mas também um pouco por toda a Europa. E há mesmo especialistas a defender que muitas instituições ainda estão sobretudo numa fase de «*green painting*». Ou seja, há muita comunicação, muito *marketing* e relatórios onde se enumera sem estratégia, um conjunto de actividades desenvolvidas sob o chapéu do conceito. Mas há que descolar do *marketing* e aprofundar o tema.

Por exemplo, a banca, um dos sectores mais activos e com mais projectos na área da sustentabilidade, ainda não tem produtos financeiros que discriminem positivamente os clientes que recorram ao crédito para comprar carros mais amigos do ambiente. Também não diferencia a nível de juros quando concede crédito a quem reabilite edifícios dinamizando as cidades ou construa respeitando critérios de sustentabilidade, como a eficiência energética ou a reciclagem de entulho – a chamada construção sustentável.

O próprio Governo tem estado praticamente alheio à questão da sustentabilidade, posicionando-se atrás das grandes empresas, que são quem claramente lidera o processo. Só recentemente criou a obrigatoriedade de apresentação de relatórios e projectos de sustentabilidade para as empresas e os institutos tutelados pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. E até agora os concursos públicos para a construção de grandes obras públicas ignoravam o tema e não há qualquer plano de benefícios, nomeadamente fiscais, para quem implemente medidas sustentáveis. Reconhecidamente, há um atraso na implementação das políticas públicas.

A Secretaria de Estado das Obras Públicas, admite que tem havido falhas, mas garante que as coisas mudaram e que Estado vai dar o exemplo e dinamizar o processo. Afirma que os cadernos de encargos dos novos concursos públicos impõem a existência de boas práticas e valorizam quem está empenhado em cumprir critérios de sustentabilidade ambientais e sociais. E todas as grandes empresas que tutela – TAP, CTT, ANA, Estradas de Portugal e institutos e reguladores – estão neste momento a desenhar projectos individuais de sustentabilidade.

Mesmo a Comissão do Mercado de Valores Mobiliários, que nos últimos anos tem introduzido, com sucesso, na vida das empresas a obrigatoriedade do cumprimento das regras de boa governação, ainda não tem qualquer recomendação directamente relacionada com a sustentabilidade. Embora a questão da governação já seja em si um dos princípios de sustentabilidade a ter em conta em índices como os prestigiados *FTSE4Good* ou o *Dow Jones Sustainability*, onde estão, num ou noutro, empresas como a Brisa, a Portugal Telecom e o BES.

Os três pilares da sustentabilidade, estão inseridos no âmbito da responsabilidade social das empresas, são o ambiente, o social e o económico.

O ambiente diz respeito a tudo o que está relacionado com o impacto da actividade as empresas no meio ambiente, desde o consumo de recursos, à produção de agentes poluidores, às alterações climáticas, ao tratamento de resíduos, à reciclagem, e entre outros, à eficiência energética. Já o económico e social subdividem-se em: ética, governação, sociedade comunitária (filantropia, mecenato), recursos humanos (direito ao trabalho, não discriminação de género ou

credo e higiene e segurança), mobilidade, qualidade de vida, e, entre outros, emigração e exclusão social. ([http://www.qualidadeonline.com/images/stories/Revista\\_Qualidade/PDF/RQ07.pdf](http://www.qualidadeonline.com/images/stories/Revista_Qualidade/PDF/RQ07.pdf))

“Hoje sustentabilidade já não é só uma questão de *marketing*, é uma questão de competitividade e desafios”.<sup>17</sup>

A grande vantagem do transporte marítimo é a sua gigantesca capacidade de carga. Consegue transportar enormes quantidades de mercadorias e passageiros de uma ponta do globo para a outra. Nesta perspectiva não se vislumbra, num futuro próximo, qualquer "concorrente" para este meio de transporte. Não havendo possibilidade de o substituir é necessário adaptá-lo à mobilidade futura. Tal como no avião, existem tecnologias que permitem consumir menos energia mas em relação ao comboio e ao automóvel, o barco continua bastante atrás numa óptica de mobilidade sustentável. A solução é a contínua aposta na investigação. O desenvolvimento dos portos e sua ligação com outros meios de transporte é também um sector essencial para o desenvolvimento do transporte marítimo.

O transporte marítimo no presente e apesar de comparativamente ao avião (meio de transporte mais democratizado para viagens de férias e lazer) ser muito menos poluente, quer pela capacidade de numero de passageiros quer pelo tipo de esforço e tecnologia, tem consumos energéticos “per capita” muito aquém dos consumos de avião. Continua tendo grandes níveis emissores de gases poluentes, situação que está a começar a mudar, com a construção de novos navios, com o aparecimento de navios com preocupações ecológicas. O problema no entanto reside no tipo de combustível utilizado quer gera maiores quantidades de gases poluentes não só em quantidade mas e sobretudo pelo tipo de gases contendo duas mil vezes mais sulfato do que as emissões de uma auto-estrada nos Estados Unidos ou na Europa.

A poluição de camiões ou autocarros foi reduzida em 90 por cento nas últimas décadas, mas as emissões de navios, que utilizam o mesmo tipo de tecnologia energética, subiram sem qualquer acompanhamento. A redução da poluição pode passar pelo abrandamento da velocidade dos navios perto das costas e a utilização de combustível menos poluente quando se aproximam dos portos.

Alguns portos, como o de Roterdão e o Los Angeles, já impuseram as suas próprias restrições na emissão de fumos poluentes dos navios à entrada nas suas águas.

---

<sup>17</sup> Retirado do jornal semanário Expresso de 7 de Junho de 2008 [Em linha] disponível em [www.expresso.pt](http://www.expresso.pt)

Os investigadores estudaram as emissões de sulfatos e óxido nítrico e a forma como estas se alastravam para a terra<sup>18</sup>.

O conceito de Turismo Sustentável habitualmente muito colado à preservação da natureza e da biodiversidade, também pode ser aplicado a cidades como forma de desenvolvimento económico, social e ambiental mas também de preservação cultural e patrimonial.

A Carta Europeia de Turismo Sustentável teve origem num estudo sobre o Turismo nas Áreas Protegidas realizado pela Federação EUROPARC, que culminou com a publicação do relatório “Loving Them to Death” em 1993, no qual se defende uma forma menos intensiva de turismo que compatibilize e integre os aspectos ambientais, culturais e sociais com o desenvolvimento económico nestes espaços.

Com o objectivo de pôr em prática as conclusões do referido relatório a Federação dos Parques Regionais de França constituiu um grupo com representantes europeus de áreas protegidas, operadores turísticos e ONGAs, que redigiu a Carta, indo assim, ao encontro das prioridades mundiais expressas nas recomendações da Agenda 21 (adoptada na Convenção do Rio em 1992) e do 6º programa de acções comunitárias para o desenvolvimento sustentável.

Os códigos de conduta poderão estabelecer orientações do sector empresarial que auxiliam as empresas a estabelecerem um compromisso global com o ambiente, tendo em vista a melhoria do seu comportamento ambiental e, em certos casos, o seu desempenho económico e social.

Podem assumir a forma de cartas ou declarações internacionais, como por exemplo a Carta Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável (EcoNETT, 2003), elaborada pela Câmara do Comércio Internacional, em 1991, que foi o primeiro código de conduta geral a ser criado para todo o tipo de organizações empresariais; a Carta do Turismo Sustentável ou Declaração de Lanzarote, acordada sob os auspícios da Organização Mundial de Turismo (OMT, 1995); as Directrizes Ambientais do Conselho Mundial de Viagens e de Turismo (Green Globe, 1994).

Na maior parte dos casos, os códigos de conduta surgem por iniciativa de operadores turísticos e de associações empresariais, mas também podem partir de organizações governamentais e de empresas, assentando, cada vez mais, no estabelecimento de parcerias público-privadas.

---

<sup>18</sup> Retirado do jornal on line disponível em <http://www.iol.pt/>, on line em 08-11-2007

#### 4.1. Aplicação da sustentabilidade:

Em relação aos impactos do turismo de cruzeiros não existem estudos específicos no entanto pelos estudos gerais do impacto que a actividade turística tem sobre as sociedades que acolhem turistas pode-se tirar algumas conclusões úteis para o presente estudo.

Procurou-se verificar quais os impactos positivos e negativos para poder avaliar a sustentabilidade, e assim avaliar se os primeiros são mais, ou menos, fortes que os segundos e assim aferir.

A seguinte análise turística foi retirada do artigo científico da autoria de Luís Ferreira sob o tema *Impactos do turismo nos destinos turísticos* editado em 2009.

A dimensão do fenómeno turístico mundial tem, nos últimos anos, apresentado uma evolução de crescimento. Em 2005, pela primeira vez, o número de chegadas turísticas internacionais ultrapassou a barreira dos 800 milhões, cifrando-se em 806 milhões. (OMT, 2007). Em 2007, as chegadas internacionais atingiram o número recorde de 903 milhões de turistas, o que equivale a um aumento de 6,6% em relação a 2006 (OMT, 2007). Entre Janeiro e Abril de 2008 as chegadas internacionais apresentaram uma taxa de crescimento próxima dos 5%, quando comparadas com igual período de 2007. (OMT, 2008)

O estudo de tendências da Organização Mundial do Turismo: Panorama 2020, aponta para uma previsão das chegadas turísticas internacionais em 2020, de 1,56 biliões (OMT, 2000). As previsões da OMT para a Europa, para 2020, apontam para 717 milhões de chegadas turísticas internacionais, correspondendo a uma quota de mercado de 46%, ajustando-se o crescimento de chegadas turísticas internacionais para 3% ao ano (OMT, 2003).

Este crescimento gera vários problemas na gestão dos destinos: congestão das infra-estruturas de transporte, pressão em alguns centros de cidades turísticas, em monumentos culturais, em museus e em espaços naturais com muita procura. (Frangialli, 2007 cit in Turismo, 2007).

No entanto, estes problemas são muitas vezes relegados para segundo plano dado o peso económico que o desenvolvimento do sector do turismo possui em vários países/regiões que o escolheram com o objectivo de atrair investimento, gerar emprego e promover o crescimento económico (Ferreira, 2004).

As receitas turísticas internacionais crescem para 625 biliões de euros em 2007, correspondendo a um incremento em termos reais de 5,6% relativos a 2006 (OMT, 2008). Por outro lado, na Europa as receitas turísticas internacionais representam 279,3 biliões de euros em 2005, correspondendo a um incremento em termos reais de 5,8% relativos ao ano anterior (OMT, 2006).

Assim, as estatísticas mais recentes mostram que as receitas turísticas internacionais ultrapassam os 640 mil milhões de euros, isto é, 1,8 mil milhões de euros por dia. O turismo surge como a segunda fonte de divisas de 46 dos 49 países menos avançados (Frangialli, 2007 cit in Turismo, 2007).

Face ao crescimento do fenómeno turístico, à importância económica para os destinos e à pressão exercida sobre os recursos culturais e ambientais importa analisar os impactos que o turismo gera nos destinos. Segundo Rushmann (1999), os impactos do turismo referem-se às modificações provocadas pelo processo de desenvolvimento turístico nos destinos. Mings e Chulikpongse (1994) referem que o turismo actua como um agente de mudança, trazendo inúmeros impactos às condições económicas regionais, às instituições sociais e à qualidade ambiental.

Deste modo, os impactos do turismo são a consequência de um processo complexo de interacção entre os turistas e as comunidades receptoras. Por vezes, tipos similares de turismo podem originar impactos diferentes, dependendo da natureza das sociedades em que ocorrem (Rushmann, 1999). A este propósito, Holloway (1994) e Mathieson e Wall (1996) argumentam que a extensão do impacto depende não só da quantidade, mas também do tipo de turistas que se deslocam a esse destino.

#### 4.1.1 Sustentabilidade económica.

O turismo tem-se revelado, em muitos países e regiões, como um motor importante de desenvolvimento económico. Em alguns casos, é o único elemento de dinamização económica de uma sociedade ou grupo em concreto, quer como saída de um subdesenvolvimento crónico, quer para se recuperar do fosso gerado por outras actividades outrora prósperas (Muñoz, 1996).

Alguns países/ regiões que, recentemente, passaram por processos de reestruturação política e económica, (por exemplo, o caso da Estónia) desejam, também agora, desenvolver o turismo com o objectivo de atrair investimento, promover o crescimento económico e gerar emprego (Jaakson, 1998).

Actualmente, não deixa de gerar surpresa o elevado nível de rendimento por habitante que auferem as regiões, cuja especialização é a actividade turística, destacando-se das outras actividades produtivas (Navarro, 2000; Muñoz, 1996).

Segundo o Programa das Nações Unidas para o Ambiente (UNEP, 2000), o turismo causa benefícios tanto para o país receptor como para o país de origem, principalmente nos países mais desenvolvidos, onde uma das principais motivações para as regiões é a sua promoção turística.



Tal como os outros impactos, o elevado desenvolvimento económico acarreta não só impactos positivos como impactos negativos.

#### 4.1.1.1 Impactos económicos positivos

O Programa das Nações Unidas para o Ambiente (UNEP, 2000) considera que os principais impactos económicos positivos do turismo são relativos aos governos com os benefícios fiscais provenientes do sector, tanto de uma forma directa, através de taxas e impostos relativos aos trabalhadores e empresas, como indirecta, como é o caso das taxas e tarifas incluídas nos serviços e bens fornecidos aos turistas. Conforme *Lee* (1996) refere no seu estudo sobre a Coreia do Sul, o turismo tem um desempenho melhor que a maioria das outras indústrias na criação de emprego e nas receitas em impostos e apresenta um desempenho moderadamente bom na distribuição do rendimento das famílias.

Também a UNEP (2000) aponta a criação de emprego como outro contributo do turismo, uma vez que a rápida expansão do turismo internacional resultou num acréscimo significativo de postos de trabalho.

O desenvolvimento da actividade turística também contribui para o desenvolvimento local, uma vez que induz os governos a construir e a melhorar as infra-estruturas, tais como: melhores condições de saneamento, melhor qualidade da água, estradas, electricidade e rede de transportes, entre outros. *Rushmann* (1999) acrescenta os seguintes impactos positivos do turismo:

- 1 - Aumento do rendimento dos habitantes locais;
- 2 - Expansão do sector da construção;
- 3 - A industrialização básica nas economias regionais;
- 4 - A modificação positiva da estrutura económica e social;
- 5 - Atracção da mão-de-obra de outras localidades.

De acordo com *Ignarra* (1999), os turistas desejam maximizar a sua satisfação, as empresas os lucros, e as comunidades receptoras os benefícios da actividade turística. Os impactos económicos positivos, identificados por *Ignarra* (1999), são os seguintes:

- 1- Aumento das receitas;
- 2- Criação de postos de trabalho;

3 - Estímulo ao investimento;

4 - Redistribuição de rendimento;

5 - Cobrança de impostos.

#### 4.1.1.2 Impactos económicos negativos

O Programa das Nações Unidas para o Ambiente (UNEP, 2000) salienta os seguintes impactos negativos do turismo:

1 - O turismo acarreta diversos custos, que podem ter consequências nefastas para os países de origem; no entanto os países desenvolvidos têm maior capacidade de beneficiar com o turismo do que os países em desenvolvimento;

2 - Nos pacotes de viagens turísticas do tipo “tudo incluído”, cerca de 80% dos gastos dos turistas e visitantes destinam-se às companhias aéreas, hotéis, entre outras companhias internacionais, que têm as suas sedes nos países de origem. Os trabalhadores e as companhias locais não beneficiam com este tipo de pacote turístico que, por isso, não contribui para o desenvolvimento da economia do destino (UNEP, 2000);

3 - Outra das desvantagens deste tipo de viagem turística prende-se com o facto de os turistas permanecerem toda a sua estada no local de alojamento, como é o caso dos *resort*, que dispõem de serviços completos, incluindo as visitas programadas, retirando qualquer possibilidade aos negócios locais (UNEP, 2000);

4 - Outro dos impactos negativos, advém do desenvolvimento de infra-estruturas que são essenciais para a actividade turística, mas que acarretam grandes custos para os governos locais, como é o caso da construção de aeroportos, dos acessos e de outras infra-estruturas. Por vezes as receitas fiscais também são penalizadas, devido aos benefícios financeiros, nomeadamente a redução dos impostos, que se traduzem em custos para os governos locais (UNEP, 2000);

5 - O último impacto negativo prende-se com a subida dos preços nas zonas turísticas e nas épocas de maior afluência, que afecta o custo de vida dos residentes (UNEP, 2000).

Para *Ignarra* (1999), o principal impacto económico negativo da actividade turística é a subida da inflação, ou seja, a concentração da procura turística por curtos períodos de tempo, provoca, inevitavelmente, a subida dos preços dos produtos e serviços. Outro impacto negativo, identificado por este autor, é o conjunto das possíveis mudanças estruturais em função da actividade turística, por exemplo: uma região predominantemente agrícola, ao desenvolver o turismo rural como uma

fonte de rendimento adicional, pode abandonar a actividade agrícola em função do turismo. A dependência económica da actividade turística é um impacto económico negativo (Ignarra, 1999).

*Rushmann* (1999) refere os seguintes impactos negativos:

1 - Os custos de oportunidade, ou seja, os efeitos da comparação entre os resultados provenientes dos investimentos realizados no sector turístico e os resultados de outros sectores da economia. Nos países em desenvolvimento, as populações abandonaram a sua actividade para procurarem emprego na indústria turística.

2 - Por outro lado, a necessidade de importar produtos do exterior para satisfazer as necessidades dos turistas, provoca uma saída de moeda que nem sempre os rendimentos em moeda estrangeira dos turistas conseguem superar.

3 - A dependência excessiva do turismo tem levado alguns países ao colapso económico, quando o número de turistas diminui.

4 - A sazonalidade da procura turística, que se caracteriza pela concentração de turistas em determinadas localidades durante certas épocas do ano e pela sua ausência quase total noutras, provoca transtornos e efeitos económicos negativos consideráveis nas localidades receptoras.

#### 4.1.2 Sustentabilidade Social.

De acordo com a OMT (1980), a relação entre os turistas e a população local tem tido o grande mérito de suportar a paz e o entendimento entre as nações.

As razões para viajar a outro país estão associadas ao conhecimento de novas culturas, novos costumes e tradições. Estão precisamente nestas diferenças, de aspecto físico e de comportamento cultural entre o visitante e o residente, as causas do mútuo interesse e de atracção que são substituídas por antipatia e agressividade.

Esta realidade tornou-se evidente com a massificação do turismo, habilitando a viajar quase todos os estratos socioeconómicos, conduzindo a consequências, como o efeito de demonstração – a imitação de comportamentos, a mudança de linguagem usada no destino, a prostituição, a droga, o jogo e muitas vezes o vandalismo (Rátz, 2002). Os turistas, considerados como estranhos nos destinos, são também vítimas de roubos e crimes perpetrados pela comunidade local, que entendem estas acções como forma de restabelecer o equilíbrio (Archer e Cooper, 1998). Os diversos autores identificam impactos socioculturais positivos e negativos que, de seguida, se referem.

#### 4.1.2.1 Impactos socioculturais positivos

De acordo com a UNEP (2000), surgem como impactos socioculturais positivos do turismo os seguintes:

- 1 - O cultivar do orgulho das tradições culturais;
- 2 - A promoção do artesanato;
- 3 - A realização de eventos culturais e festivais, onde as populações locais são os protagonistas;
- 4 - A redução da emigração dos locais rurais para as grandes cidades;
- 5 - A criação de novos postos de trabalho;
- 6 - O desenvolvimento de novos acessos, serviços e infra-estruturas.

*Rushmann* (1999) acrescenta a estes impactos, a valorização da herança cultural, uma vez que o interesse dos turistas pela arte, o teatro, a música, o artesanato e a gastronomia local, incentiva as populações a apreciarem e a desenvolverem a sua cultura.

A valorização e preservação do património histórico é outro impacto positivo, associado ao turismo, pois com o desenvolvimento da actividade, os monumentos e os prédios com valor histórico tornam-se uma atracção fundamental para os turistas. Perante este potencial turístico, os governos procedem à sua restauração e conservação (*Rushmann*, 1999).

De acordo com *Godfrey* e *Clarke* (2000), as mudanças socioculturais estão relacionadas com a qualidade de vida local e com o sentimento de pertença, com a identificação com o local. Esta foi a realidade que se encontrou na análise dos impactos socioculturais em *Lumbini*.

#### 4.1.2.2 Impactos socioculturais negativos

Uma área em que os aspectos negativos do turismo se fazem sentir, está relacionada com a exploração dos costumes e da cultura local. De acordo com *Ignarra* (1999), a procura excessiva de artesanato pode alterar os processos produtivos, para satisfazer o crescimento da procura, sendo de esperar também uma tendência para padronizar o tipo de artesanato que tem mais procura.

Também para a UNEP (2000), a adaptação à cultura turística, sugere o mesmo sentimento de padronização. Os turistas quando visitam um local procuram lembranças e artesanato, em alguns destinos turísticos, os artesões alteram a forma original do produto para agradarem aos turistas.

O choque de culturas surge como outro dos impactos negativos. O turismo envolve a deslocação de pessoas de diferentes locais geográficos, o que pode conduzir a um choque de culturas, resultante das diferenças culturais, étnicas, religiosas, de valores e de língua. Neste contexto, *Altman e Finlayson* (1993) e *Swain* (1989) advogam o envolvimento das comunidades locais no processo de gestão dos destinos turísticos, suportada por uma estratégia de desenvolvimento do turismo que faça uma referência especial a esse envolvimento como forma de ultrapassar estes impactos negativos. Outro aspecto social negativo, analisado por *Crotts* (1996) e *Kelly* (1993) e que continua a merecer atenção dos investigadores, tem a ver com o problema do crime. *Smith* (1990) também estudou outros impactos sociais negativos, como a prostituição, o alcoolismo, a delinquência juvenil e o consumo de drogas.

#### 4.1.3 Sustentabilidade Ambiental.

Excessos, má gestão e mau planeamento no desenvolvimento do turismo têm efeitos determinantes no ambiente dos destinos. Em muitos destinos, a exploração descontrolada do desenvolvimento do turismo exerce pressão sobre o ambiente natural, alterando a sua envolvente.

A qualidade ambiental, tanto natural como humana, é essencial para o turismo, embora em determinadas situações a relação do turismo com o ambiente seja complexa, pois envolve muitas actividades que têm efeitos ambientais adversos (UNEP, 2000).

Os impactos negativos do desenvolvimento turístico podem gradualmente destruir os recursos naturais de que dependem. Muitos destes impactos estão directamente ligados à construção de infra-estruturas, nomeadamente estradas, aeroportos e das instalações turísticas. Por outro lado, o turismo tem o potencial de criar efeitos benéficos no ambiente, contribuindo para a sua protecção e conservação (UNEP, 2000).

Com um crescimento médio anual de 3,15% previsto para o turismo até 2011 (WTTC, 2001), os impactos sobre o meio ambiente também vão intensificar-se. Esta consciencialização tem levado os governos dos países receptores a tomar medidas para uma evolução dos aspectos favoráveis do turismo, tendo em consideração a protecção ambiental.

Porém, muitos críticos acreditam que o turismo é a primeira causa da poluição e degradação ambiental (Middleton e Hawkins, 1998, p. 4). No entanto, a avaliação dos impactos no meio ambiente é difícil de medir por cinco razões (Ruschmann, 1999, p. 34):

1 - Pelo facto de o homem estar a viver e a modificar a terra há milhares de anos;

2 - Impossibilidade de dissociar o papel do homem do da natureza;

3 - Complexas interacções do fenómeno turístico;

4 - Descontinuidade espacial e temporal entre causa e efeito;

5 - Dificuldade na selecção dos indicadores, criando a questão sobre quais utilizar e o que significam.

Neste contexto importa observar os efeitos positivos e negativos dos impactos ambientais.

#### 4.1.3.1 Impactos ambientais positivos

De acordo com as conclusões do 6º Fórum Europeu do Turismo, o sector do turismo pode contribuir consideravelmente para a conservação do património natural e cultural – um processo que requer responsabilidade, integridade, cooperação e empenho de todas as partes interessadas (ETF, 2006).

*Rushmann* (1999) apresenta os seguintes impactos ambientais positivos do desenvolvimento da actividade turística:

1 - Criação de programas de preservação para áreas naturais, lugares com valor arqueológico e monumentos históricos;

2 - O investimento no turismo, passa por medidas de preservação e conservação ambiental, com o objectivo de manter a qualidade e a atracção dos recursos naturais;

3 - Promove-se a descoberta e a acessibilidade a regiões naturais não exploradas através de programas específicos;

4 - O rendimento da actividade turística, quer de forma indirecta (impostos), como de forma directa (taxas), proporcionam as condições financeiras necessárias para a implementação de equipamentos e de medidas de preservação;

5 - A nível ecológico, verifica-se uma utilização mais racional dos espaços e a valorização do contacto directo com a natureza.

O Programa das Nações Unidas para o Ambiente (UNEP, 2000), destaca como impactos ambientais positivos:

1 - Contribuições financeiras;

2 - Aperfeiçoamento da gestão e planeamento ambiental;

3 - Aumento da sensibilidade em relação aos problemas ambientais;

4 - Conservação e protecção ambiental.

*Ignarra* (1999) salienta ainda a preservação de grandes extensões de florestas e de redes hidrográficas: se estas não fossem rentabilizadas através do turismo, as populações locais tenderiam a destruir as florestas para a exploração da madeira.

#### 4.1.3.2 Impactos ambientais negativos

A construção de empreendimentos turísticos, assim como toda a construção de infra-estruturas (estradas, redes de esgotos e água), comportam diferentes tipos de impactos ambientais, que podem conduzir a graves implicações no meio ambiente natural, através de alterações de paisagem, de estruturações ecológicas e efeitos urbanizadores descontrolados (Alvarez, 1996).

A fase da exploração das instalações turísticas regista uma série de impactos ambientais sobre diferentes elementos: água, resíduos, contaminação e sistemas naturais (Alvarez, 1996). Importa referir que os impactos produzidos na fase da construção podem perdurar e agravar-se na fase da exploração, se não se tomarem medidas oportunas (Martí e Ragué, 1994).

*Rushmann* (1999) divide os impactos ambientais negativos da seguinte forma:

1 - Poluição do ar, da água e poluição sonora;

2 - Destruição da paisagem natural;

3 - Destruição da fauna e da flora;

4 - Degradação da paisagem, de locais históricos e de monumentos;

5 - Acumulação de turistas no espaço e no tempo, contribui para a sobrecarga dos serviços e das infra-estruturas;

6 - Existência de conflitos durante a época alta do turismo, em que a convivência entre residentes e turistas nem sempre é amigável, podendo decorrer situações de tensão social;

7 - Aumento da competitividade, pois embora a actividade turística empregue grande parte dos trabalhadores das localidades, existe uma certa concorrência com as outras actividades (ex.: agricultura, pesca).

De acordo com *Morey* (1991), os ecossistemas têm uma determinada capacidade de acolhimento para assimilar um certo número de turistas, mas quando se supera o limite dessa capacidade,

podem produzir-se modificações importantes no meio envolvente, que conduzirão, sem dúvida, a uma perda de bem-estar. Um exemplo deste tipo de impactos ambientais negativos é o caso das Ilhas Baleares provocado pelo turismo de massas que se traduziu em:

- 1 - Contaminação sobre as águas do litoral como consequência das novas urbanizações hotéis e outros alojamentos turísticos e o aumento das embarcações desportivas;
- 2 - Desaparecimento e degradação de espaços naturais causados pela transformação de comunidades naturais em espaços urbanizados sem vegetação;
- 3 - Transformação dos espaços agrícolas, devido ao abandono por parte dos agricultores;
- 4 - Eliminação da flora e da fauna local, por acção directa de ocupação do espaço pelas construções turísticas;
- 5 - Degradação da paisagem, sobretudo a do litoral, por hotéis e urbanizações, e a paisagem rural por segundas residências;
- 6 - Degradação dos monumentos artísticos e lugares históricos e jazidas arqueológicas; (7) Perda de identidade cultural e histórica (Morey, 1991).

Outros impactos ambientais negativos foram, ainda identificados:

- 1 - Aumento do volume de resíduos sólidos e de águas residuais produzidas;
- 2 - Aumento do consumo da água potável pelos empreendimentos turísticos.
- 3 - Aumento da poluição nas zonas turísticas devido ao aumento do trânsito e de emissões de gases atmosféricos prejudiciais. Este aumento de fluxo rodoviário traz consigo também a poluição sonora. (No caso presente deveremos somar a estes os efeitos da libertação de gases pela queima de combustível do próprio cruzeiro)
- 4 - Aumento da percentagem de incêndios, provocados por erros de certos visitantes (Morey, 1991).



## 4.2. Planear a Sustentabilidade

A melhor forma de potenciar os efeitos positivos e reduzir os efeitos negativos, será em primeiro lugar consciencializar a população dos efeitos que ora uns ora outros poderão ter na sociedade.

Como ficou demonstrado os efeitos do turismo são transversais a toda a sociedade, beneficiando se positivos mas também prejudicando se negativos, razão pela qual se deverá criar consciência sustentável nas actuais gerações como forma de prestar um melhor serviço a quem nos visita mas acima de tudo a nós próprios e a quem está dependente do nosso bom desempenho (as gerações futuras).

Existem sem dúvida factores comuns à sustentabilidade de uma forma geral que sem sombra de dúvida deverão ser empregues no caso presente de estudo, especificamente os que se relacionam com a emissão de gases poluentes numa primeira abordagem como forma de minimizar o impacto na cidade com, por exemplo, o investimento em novas tecnologias que promovam a produção de meios menos poluentes, sendo esta uma preocupação na construção dos novos navios mas tal se deverá também reflectir nos navios já em funcionamento para poder garantir uma mais eficaz sustentabilidade de todo este processo.

Claro que para além dos impactos ambientais há que garantir os restantes factores porque é muito importante que permitam manter e promover a existência da realidade que é Lisboa no presente pelo máximo de tempo possível e só assim promover de uma forma sustentável este destino.

## 5. Linhas orientadoras para o futuro

### 5.1 Linhas de orientação

Segundo o Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa, realizado pela Câmara Municipal de Lisboa, vai permitir reformular a oferta turística em terra como resposta ao aumento da procura, a sua localização permitirá a criação de uma série de oportunidades para renovação de um espaço nobre da frente ribeirinha, entre a principal estação ferroviária de Lisboa e o Terreiro do Paço, e de forma a valorizar as ligações directas e pedonais à cidade histórica. Esta acção poderá proporcionar um impulso na renovação urbana dos bairros históricos, no entanto as poucas notícias que têm vindo a público apenas focaram as polémicas promovidas por alguns intervenientes da comunicação social. (fig. 9, 10 e 11)



Fig. 9

Fonte: <http://lmcshipsandthesea.blogspot.com>

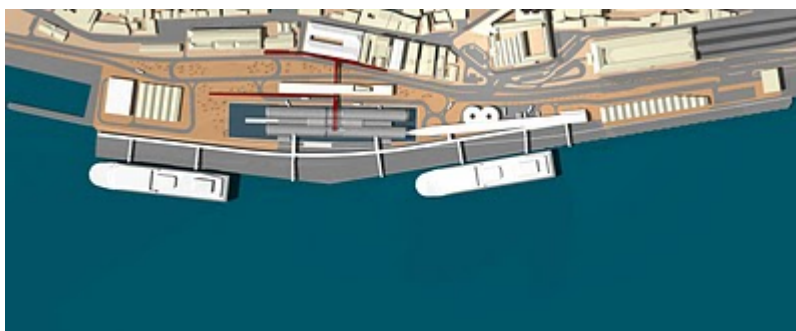


Fig.10

Fonte: <http://lmcshipsandthesea.blogspot.com>



Fig.11

Fonte: <http://lmcshipsandthesea.blogspot.com>

Apesar de desde o início se ter comprometido no fomento do diálogo, a APL com a CML, no que diz respeito ao desenvolvimento do projecto, a realidade é que esse diálogo, a existir, pouco tem passado para a opinião pública, ficando uma incógnita sobre a real articulação deste projecto com o tecido urbano e social envolvente, que se torna de máxima importância. Terão os habitantes locais uma participação de futuro mais activa do que tem tido até ao presente? Estarão os bairros históricos preparados para o impacto com esta nova realidade? Têm os bairros históricos capacidade para absorver este aumento de visitantes? Existem políticas para o turismo de cruzeiro em Lisboa e quem abrange essas políticas, que actores sociais estão envolvidos?

Efectivamente as opções de terrenos disponíveis afectos à APL são diminutos, não estando em questão a necessidade da construção de um novo terminal de cruzeiros na cidade, terá sido esta a opção possível. No entanto a discussão deveria ser alargada, já que o desenvolvimento portuário, urbano e turístico da frente ribeirinha implica com toda a cidade e não apenas com a APL, com os turistas de cruzeiro e seus promotores.

Motivadas também pela falta de informação, muitas foram as reflexões, quer nos jornais quer em fóruns de internet sobre o novo terminal, o impacto do edifício, a barreira arquitectónica, a sensação de auto-suficiência de uma estrutura de ruptura com a cidade. Esta questão da auto-suficiência do novo cais tem sido uma das questões que mais tem assombrado os comerciantes e população em geral pela incerteza do seu envolvimento no futuro com o turismo dos cruzeiros.

Por outro lado a incerteza e a indefinição do futuro das actuais estruturas portuárias activas, tem também fomentado a especulação sobre os edifícios e as estruturas dos cais da Rocha Conde D'Óbidos e de Alcântara, sobre os quais ainda existem dúvidas sobre futuras utilizações, sendo uma das propostas a criação no cais da Rocha Conde de Óbidos a instalação de um novo Museu da APL, no entanto ainda sobra a estrutura do cais de Alcântara que supostamente será absorvida pelo futuro cais de contentores. A actual estrutura do cais de Santa Apolónia será integrada no novo cais de Lisboa.

Se um dos factores positivos é a proximidade do novo cais à cidade histórica, esta aproximação promoverá um afastamento inevitável de um dos pólos mais visitados da cidade, a zona monumental de Belém, que poderá sentir uma quebra na procura.

Um dos factores positivos que tornam este projecto aliciante é a sua proximidade aos bairros históricos de Lisboa, ora este factor se for bem gerido poderá ser positivo no entanto devido ao estado de carência de estruturas de suporte poderá ser bastante gravoso para a manutenção da rede social que ainda existe nestes bairros, podendo-se vir a verificar um fenómeno de gentrificação, perdendo assim carácter e atractividade.

Outra característica negativa é o efeito da estrutura do novo cais, visto a partir de Alfama, uma vez que a estrutura tem dimensões consideráveis tanto de comprimento mas sobretudo de altura (cerca de 650m por 8m). No entanto o estacionamento de cruzeiros no novo cais marcará de forma indelével a visão futura do rio para quem o avista a partir de qualquer miradouro dos bairros históricos.

Outro factor assinalado é a falta de articulação entre as diversas entidades intervenientes em todo o processo turístico, quer entre a APL a Câmara Municipal de Lisboa, o IPPAR, o Instituto Português de Museus, as Associações de Comerciantes e Hotelaria enfim uma série de intervenientes, entre os quais não existem quase parecerias com vista a um desenvolvimento futuro do turismo em Lisboa.

A cidade contemporânea funciona em rede, este é um facto adquirido, no entanto a circulação através da rede preexistente pode estar comprometida por diversas razões; quer pela sazonalidade dos cruzeiros quer pela forma não continua de chegadas e partidas tornando difícil a programação de transportes públicos para dar resposta a estas procura súbitas e desritmadas.

Uma vez que se tem verificado uma crescente procura de outros produtos turísticos por parte destes viajantes, particularmente nos arredores de Lisboa pode-se propor a utilização dessas redes como forma de aumentar a abrangência e diversificação de ofertas muito além do produto Lisboa.

Um factor da maior importância será a auto-suficiência da estrutura proposta, uma vez que dela constam áreas comerciais, um hotel e restaurantes, que sendo à partida anunciados como para comerciantes locais, o mesmo poderá não se vir a verificar por razões de concorrência de mercado e pelo preço de superfície, não podendo ser suportado pelos comerciantes locais, tornando-se inacessíveis.

Nos últimos anos tem-se verificado um maior envolvimento dos diversos intervenientes na dinâmica social, política e económica na cidade de Lisboa como forma de uma participação mais responsável, como uma nova forma de gerir todos os interesses, apesar de ainda muito existir para fazer pode-se dizer que dentro do tema abordado muito tem sido feito e prova disso é a resposta por parte da procura e o sentimento manifestado por quem nos visita.

Inserem-se neste contexto as seguintes acções:

- a. A reformulação/modernização do quadro legal que regula o sector;
- b. A operacionalização das Entidades Planeadoras e Gestoras da Mobilidade em áreas urbanas (Autoridades Metropolitana de Transportes) e da mobilidade a nível regional e intra-regional;
- c. A articulação entre o planeamento urbano/regional com o planeamento do sistema de transportes;
- d. A elaboração e implementação de planos de mobilidade às escalas local e regional;
- e. A articulação entre o planeamento de transportes com o planeamento do território e com as políticas energética e ambiental;
- f. A correcta hierarquização e periodização de investimentos em função de critérios tecnicamente sólidos;
- g. O incremento de competências e da capacidade negocial do Estado tendo em vista o estabelecimento de contratos de parcerias com o sector privado que defendam de forma adequado o interesse público.

[ (MOPTC,2009) Plano Estratégico de Transportes - Avaliação Ambiental]

## 5.2 Propostas para o futuro

Partindo dos objectivos da carta de Leipzig se Lisboa pretende ser uma cidade competitiva a nível europeu não pode conter tecidos urbanos que não geram valor ou estão fragilizados, ou seja poderemos estar perante tecidos que podem ser vistos como oportunidades de gerar quer mais valias urbanas para o cidadão local quer mais valias para o turismo.

Isto pode ser uma relação recíproca entre a “memória viva” da cidade e “modernidade”, (turismo, novos paradigmas económicos, novas formas de produção.) (Choay, 2002) (Fig.12)



Fig.12

Fonte: <http://meuslivros.weblog.com.pt/arquivo/2007/12/index0>

A alteração do tratamento deste tipo de turismo como sendo não turismo mas sim como grupo excursionista, parece ser uma das etapas principais a ultrapassar. Uma vez que não tem pernoita no nosso território, tem tido um efeito negativo ao longo dos anos levando a uma atitude de marginalização deste mercado e mesmo alguma indiferença para com este tipo de visitantes, no

entanto esta tem vindo a mudar devido ao aumento de operações de turnaraund que promovem, a pernoita na cidade quer antes da partida quer mesmo depois da chegada.

Por outro lado o aumento significativo deste tipo de turismo tem vindo a trazer à cidade grandes quantidades de turistas que vão contribuindo de forma significativa para a economia da cidade quer através da restauração e comércio de produtos direccionados para este mercado quer através do consumo de produtos culturais, quer na modalidade de visitas quer de eventos.

“A prioridade estratégica será assegurar a qualificação das Cidades e do Território decompõe-se, por seu lado, em subprioridades multifacetadas nos domínios do ambiente, do ordenamento do território e do desenvolvimento urbano. Aplicando também aqui os princípios da concentração e da selectividade, as respectivas subprioridades devem privilegiar as principais valências do desenvolvimento ambientalmente sustentável, sintetizadas em objectivos definidos em termos de ganhos ambientais no âmbito da preservação e valorização da natureza e da biodiversidade, do controlo da qualidade do ar e da minimização dos efeitos das emissões de poluentes atmosféricos, da protecção e utilização sustentável dos recursos hídricos, da promoção de energias renováveis e da prevenção e mitigação de riscos naturais e tecnológicos”. (QREN, 2007,p18)

A promoção do ordenamento do território deve visar a melhoria da eficiência dos sistemas territoriais onde as dimensões prioritárias respeitam aos sistemas de transportes e de logística e aos sistemas de telecomunicações – essenciais para melhorar a conectividade (nacional e internacional) do País, aos sistemas de abastecimento de águas e de drenagem e tratamento de águas residuais, aos equipamentos de valorização das várias fileiras de resíduos, aos sistemas energéticos e à defesa e valorização do litoral. (QREN, 2007,p18)

O reforço do sistema urbano deve privilegiar a concretização de um modelo global de estruturação urbana do território valorizador de interacções e complementaridades, assente em cidades qualificadas – nas suas dimensões física, económica, sociocultural e ambiental – e em dinâmicas sustentáveis, bem integradas nos processos e dinâmicas pertinentes de nível europeu, ajustadas às necessidades concretas dos cidadãos e cidadãs, potenciadoras da vivência de uma cidadania plena e de proximidade e dinamizadoras das respectivas regiões e dos espaços rurais das suas áreas de influência. (QREN, 2007,p18)

O Programa Operacional de Cooperação Transnacional Espaço Atlântico com dotação do FEDER de €16.168.600, este valor total sobressai em relação aos restantes programas apresentados como de prioridade elevada com a característica de ser o financiamento dado anualmente de forma crescente ao contrário dos restantes PO do referido programa que vão diminuindo ao longo do decorrer dos anos (2007/2013). (QREN, 2007)



De referir ainda que de acordo com o QREN os nichos de turismo objecto de financiamento pelos fundos FEDER são o turismo rural e de natureza sendo os restantes considerados como ameaças ao desenvolvimento sustentável da economia nacional, por outro lado são afirmados como elementos de oportunidade na temática da renovação urbana desde que com peso não excessivo na economia local.

Os objectivos da Carta Estratégica de Lisboa 2010/2024 mais expressivos para o âmbito deste trabalho e que importa salientar é o ponto II Uma centralidade reassumida:

#### LISBOA, CAPITAL DA REPÚBLICA E DA CIDADANIA ABERTA AO TEJO E AO MUNDO

“Lisboa e toda a região circundante, devem a sua força ao rio. A sua identidade repousa sobre o estuário do Tejo, monumento natural que urge reconhecer e requalificar como tal no período 2010-2024. (Fig.13) A cidade tem de olhar para o estuário como para um espelho e pensá-lo como um símbolo da vida material e política que nela prospera. O estuário tem de voltar a encher-se de barcos e de velas. (...) Compreende-se historicamente o afastamento do rio depois da catástrofe de 1755. E que os principais pólos de ligação ao mundo, onde se destaca o aeroporto – centro motor e difusor do modelo contemporâneo de globalização – tenham colaborado nessa migração. Mas inverter este processo de recusa colectiva é uma condição para que a própria cidade rompa com inibições arcaicas e, assim volte a reassumir a sua beleza monumental e se redescubra no estuário: único, inimitável, como uma obra de arte.” (Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024, p2-3)



Fig.13

Fonte: <http://portaln.eb23-nevogilde.rcts.pt>

O texto da Carta Estratégica de Lisboa, com uma grande carga poética demonstra a sensibilidade política de um poder municipal para questões como a sustentabilidade do crescimento e para a preservação dos valores culturais que afinal são a razão da procura e ao mesmo tempo num



mundo em globalização a única diferença pela qual nos devemos afirmar no universo também turístico.

A proposta da cidade em rede, não é uma proposta, aparentemente sustentável, mas é o modelo de cidade pós industrial que reivindicamos para viver. Há que reduzir impactos e tirar partido das potencialidades deste modelo actual, não sendo propriamente um oásis de sustentabilidade, é no entanto uma realidade, que deve ser trabalhada.

Dentro das ofertas de cruzeiro e tendo sempre presente a sustentabilidade de uma forma consciente, existem disparidades consideráveis nos tipos de navios a operarem. Existem de acordo com as estatísticas duas razões principais para se fazer um cruzeiro: o gosto pela actividade marítima e o gosto pelo glamour que representa um cruzeiro, no princípio da actividade dos cruzeiros muitos eram os que o faziam pela primeira razão, presentemente a segunda razão tem tido mais adeptos, no entanto a primeira deveria ser mais explorada, principalmente pelas companhias que possuem clippers.(Fig14) (Fonte: Relatório de Actividades da APL 2009)



Fig.14 Fonte: <http://www.facebook.com/#!/album.php?aid=187029&id=350782687436>

Na realidade quando se vê um barco destes somos imediatamente transportados para épocas, mais remotas pela carga romanceada que estes barcos inevitavelmente possuem. Esta deveria ser mais explorada uma vez que apesar dos investimentos gigantescos que algumas companhias fazem para colocar na água, alguns barcos que são muito mais hotéis do que barcos (Fig.15), outras ainda há que continuam a patrocinar a construção deste tipo de veleiros com uma capacidade que ronda os 200 passageiros.



Fig.15 Fonte: <http://www.facebook.com/#!/album.php?aid=187029&id=350782687436>

De facto, estes barcos têm de vir devidamente apetrechados com motores auxiliares, no entanto a principal força motriz é o vento. A nível ambiental não poderá haver uma solução mais sustentável resta calcular se a nível económico será assim tão vantajosa.

Ao nível do planeamento a cidade de Lisboa em parceria com a APL através do Observatório do Turismo tem monitorizado todos os principais passos que se vão dando nesta indústria, o que parece de facto pouco conclusivo é a agilidade com que tem tratado a informação que o mesmo observatório tem retirado. De referir a demora na finalização da construção do novo porto de cruzeiros.

A identificação das fases do processo de planeamento e as questões que se desejam ver respondidas pode permitir aos responsáveis pelo planeamento do destino um melhor desenvolvimento turístico, de acordo com a capacidade de carga, tendo por base os tipos de turismo identificados, os atractivos turísticos existentes e a desenvolver, de forma a captar mais visitas, gerar mais receitas e a conduzir à repetição da visita e à recomendação do destino (Ferreira, 2004)

Vários são os destinos que testemunharam um declínio no número de visitas, como resultado de alterações nos padrões da procura, bem como num aumento na concorrência por parte de outros destinos mais populares, promovidos por poderosos operadores turísticos. Na realidade, alguns destinos estabelecidos não eram suficientemente pró-ativos para identificar as forças impulsionadoras de mudança em mercados de turismo mais competitivos. Por outro lado, algumas regiões naturais, nunca planeadas como destinos turísticos, estabeleceram-se, ao longo dos anos,

como atracções populares para a prática de turismo e outras actividades recreativas. (Ferreira, 2004).

Os impactos ambientais, económicos e socioculturais devem ser tidos em consideração num processo de planeamento sustentado do turismo nos destinos. Assim, e face à pressão que os impactos do crescimento mundial do fenómeno do turismo exercem sobre destinos turísticos, importa que as entidades responsáveis pelo desenvolvimento do turismo oriente as suas acções com base num planeamento estratégico cumprindo padrões de sustentabilidade e competitividade.

Embora muitos dos governos foquem, principalmente, os benefícios económicos positivos, tem-se vindo a reconhecer os potenciais custos ao nível ambiental e sociocultural, nomeadamente na forte pressão que é exercida sobre os recursos culturais e ambientais.

Da análise dos diferentes impactos do turismo nos destinos compreende-se que os impactos socioculturais são aqueles que face à massificação do turismo podem acarretar maiores consequências para o destino nomeadamente no que diz respeito ao comportamento cultural entre o visitante e o residente face aos desafios eminentes que percorrem os comportamentos das comunidades locais, no que diz respeito à preservação da identidade que lhes pertence e no limite, a aculturação resultante da sempre tão desejada aproximação àqueles que os visitam.

Os impactos do turismo traduzem-se em resultados positivos e negativos para o povo de acolhimento, assim, os principais actores do turismo no destino são os habitantes locais, sem o qual o turismo não pode ser desenvolvido. Neste contexto, o desenvolvimento do turismo para além de ter de contar com a sua participação deve ser desenvolvido em seu benefício. Assim, torna-se imperioso que o desenvolvimento do turismo no destino se traduza em melhoria da qualidade de vida local assente nas suas percepções e expectativas e como estas podem afectar o desenvolvimento local do turismo nomeadamente no que diz respeito aos seus impactos.

Neste sentido é importante que as entidades responsáveis pelo desenvolvimento do turismo no destino tenham presente que desenvolver o turismo de forma sustentável só é possível com a participação dos residentes e que o balanço dos impactos do turismo seja positivo para o seu lado.

Para a OMT (1993), os impactos do turismo resultam das diferenças sociais, económicas e culturais entre a população residente e os turistas e da exposição aos meios de comunicação social.

Deveria ser tida em conta a Declaração de Québec<sup>19</sup> relacionada com a preservação do “Spiritu loci” como forma eficiente de assegurar o desenvolvimento sustentável, o espírito do lugar é um factor que importa preservar porque é, como já foi dito anteriormente, o valor essencial de diferença num mundo globalizado. Esta preservação deverá ser focada às comunidades que habitam o lugar, especialmente quando se trata de sociedades tradicionais, deveriam estar intimamente associadas à protecção de sua memória, vitalidade, continuidade e espiritualidade.

O turismo é, muitas vezes, criticado pelos impactos socioculturais negativos que causa nas comunidades locais, principalmente nas de menor dimensão e nas mais tradicionais (OMT, 1993). Singh (1989) destaca que os aspectos culturais da comunidade receptora actuam como atracções, mas são simultaneamente vulneráveis à aculturação.

---

<sup>19</sup> DECLARAÇÃO DE QUÉBEC Sobre a preservação do "Spiritu loci" Assumido em Québec, Canadá, em 4 de Outubro de 2008 na 16ª Assembleia do ICOMOS - O Conselho Internacional de Monumentos e Sítios, também conhecido como ICOMOS (da sigla em inglês International Council on Monuments and Sites) é uma associação civil não-governamental, ligada à ONU, através da Unesco.

## **6. Conclusão**

O fenómeno do turismo de cruzeiros tem sido ignorado, quer pelos organismos estatais quer pelos organismos municipais, ou mesmo pelas entidades privadas.

De acordo com o que reflecte a actual proposta da revisão do Plano Director Municipal de Lisboa, mais especificamente no que se refere ao sistema de vistas, pelo factor de excepcionalidade da estrutura portuária, o mesmo não foi devidamente acautelado pelo que o que de melhor se tem para ver e oferecer está grandemente comprometido, se por um lado queremos oferecer uma cidade histórica com grande relação com o rio ao mesmo tempo promovem-se estruturas que são a própria negação desta relação.

Se o objectivo é colocar o porto turístico de Lisboa junto da cidade histórica promovendo assim a sustentabilidade económica deste objectivo, o mesmo processo poderá trazer mais poluição, alteração da fisiografia e dos processos sociais indissociáveis a este processo.

Ainda reportando ao texto da revisão do Plano Director Municipal, onde se afirma que será obrigatório estudos de impacto visual, nomeadamente nas situações em que estão em causa infra-estruturas da actividade ou exploração portuária, quando não se dispõe de alternativas de localização (como é o caso) as mesmas não foram tidas em conta.

A compreensão deste fenómeno convoca diversos temas: do transporte marítimo de passageiros ao turismo de massas contemporâneo; das transformações portuárias, à crescente adaptação das frentes ribeirinhas para fins turísticos.

A construção do novo cais de cruzeiros de Lisboa desde o início não tem sido consensual quer pela sua volumetria quer pelas dimensões, mais preocupante deverá ser o facto de uma estrutura de dimensões tão generosas ter em relação à sua própria razão de existir, dar acolhimento aos turistas que escolhem Lisboa como destino de cruzeiro.

Sendo a média de permanência em Lisboa de cerca de 8 horas com uma oferta crescente de visitas a partir do cais em autocarro de turismo, sendo os destinos, devido à rede de auto-estradas, para destinos mais longínquos da cidade de Lisboa como por exemplo Évora, Fátima ou mesmo Coimbra, poder-se-á progressivamente verificar uma fuga de turistas para estas opções não sendo no entanto as mais sustentáveis quer ambientalmente quer economicamente.

No contexto global de grande competitividade entre lugares, a afirmação das identidades locais passa pela relevância simbólica do turismo de cruzeiros. Ícones de uma portuaridade mais *soft*, menos polémica que as dos mal-amados contentores, os navios de cruzeiro levam o cidadão a imaginários cosmopolitas e carregados de romantismo, trazendo a bordo os tão desejados

“turistas” (que de acordo com a nomenclatura OMT são apenas excursionistas, que não pernoitam na cidade).

As entidades intervenientes no contexto do porto de Lisboa são em conjunto com os agentes de navegação responsáveis pela relação do turista com o porto mas a partir do momento em que os passageiros atravessam os terminais ou ficam por conta das agências de viagens que promovem as excursões ou ficam entregues a si próprios. Verifica-se assim uma óptima estrutura na relação Navio/Porto mas uma quase inexistente relação Navio/Cidade.

Esta falta de relação é mais prejudicial à própria cidade do que ao passageiro, já que o passageiro facilmente contorna os constrangimentos que poderá encontrar o mesmo não se verificando com a estrutura urbana.

A preocupação latente por parte da população em relação à suposta e anunciada auto-suficiência do novo cais de cruzeiros poderá efectivamente ser uma ameaça, na medida em que o tempo médio de visita dos turistas poderá ficar reduzido em algumas horas pelo facto de, ao terem junto do embarque a possibilidade de adquirirem as tradicionais lembranças da cidade, escusado será terem de carregar com elas durante a sua visita pela cidade, por outro lado se o tempo gasto em refeições durante a visita poderá ser um factor de redução do tempo disponível e por questões de segurança será sempre mais cómodo jantar junto do cruzeiro já que desta forma se reduzem as possibilidades de se perder o embarque ou de ficar sem uma refeição, desta forma as visitas fora do cais poderão se reduzir, em vez do que seria espectável, perante uma maior oferta motivada pela proximidade.

O turismo de cruzeiros, apresenta como característica fundamental, a sazonalidade e a intermitência ao mesmo tempo uma grande afluência massiva de passageiros a que é necessário dar resposta. Se até à data essa resposta tem sido possível através da dispersão em três terminais suficientemente distantes do centro da cidade e entre si, a nova localização irá proporcionar uma afluência massiva ao centro da cidade.

O autocarro até à data tem-se mostrado a forma de preferência do turista de cruzeiro se deslocar pela cidade, no entanto a proximidade da cidade ao novo cais, poderá constituir um convite à opção pedonal, se por um lado, do ponto de vista ambiental poderá ser positiva no entanto será o suficiente para gerar novos constrangimentos como resultado da sobrelotação à estrutura urbana.

Ao mesmo tempo que o afastamento à cidade histórica não foi o suficiente para afastar os turistas da visita ao mesmo centro, pelo peso de interesse que obviamente suscita, mas traduziu-se em outras opções de visita, no entanto a nova proximidade ao centro poderá por si ser dissuasor da visita a outros pontos até agora de interesse para o visitante, podendo assim promover o maior

fluxo ao centro deixando de lado as estruturas entretanto surgidas como forma de resposta ao turismo de cruzeiro, em áreas menos centrais.

O sector de *turnaround* implica geralmente a dormida em hotel antes da partida e/ou depois do regresso para passageiros de origem não nacional, desta forma estará garantidamente facilitada a dormida no hotel do cais por questões logísticas e mesmo práticas como o carregamento das bagagens.

Desta forma poder-se-á afirmar, que sendo o novo cais de cruzeiros de Lisboa uma estrutura de grande potencial, ela mesma poderá ser uma ameaça ao turismo dos cruzeiros em Lisboa, pelos factos explicitados.

De acordo com as expectativas irá aumentar ainda mais este tipo turismo por razões diversas, quer pela qualidade da oferta dos operadores, quer pelo lado cómodo que representa a opção de dormir em viagem e acordar num novo local a descobrir quer mesmo pelo lado de consciência ambiental que se traduz numa óbvia redução de gasto de recursos uma vez que os mesmos são otimizados a grande escala como forma de tornar rentável o investimento dos promotores.

No entanto há que aumentar a atractividade da cidade para isso deverá empregar-se alguns esforços na reabilitação do parque edificado como forma de manutenção do património, particularmente em toda a frente ribeirinha de forma a tornar o primeiro impacto de quem chega mais positivo. Porém, o objectivo desta proposta não poderá ser a criação de um cenário, uma vez que, os turistas que nos visitam chegam por via marítima, mas não se fixam apenas nas zonas ribeirinhas não se podendo por isso descurar outras áreas da cidade, no fundo a intervenção deverá ser geral como forma de melhorar a competitividade da cidade de Lisboa face às demais ofertas.

Com o Decreto-lei 191/2009 de 17 de Agosto (em anexo) poder-se-ia dar um passo no avanço da legislação de forma de estimular este sector, legislando no sentido de criar confiança nos consumidores mas também nos operadores. Não obstante, um ponto ou outro, a grande maioria reforça a fiscalização da actividade, essencialmente na óptica da fiscalidade económica e menos do que seria suposto no caminho da sustentabilidade.

Este Decreto-Lei chega a ser omissivo nos transportes marítimos quando fala da estratégia do governo em fomentar o desenvolvimento dos transportes maximizando os transportes aéreos, deixando cair a oportunidade de desenvolver os transportes marítimos, muito mais sustentáveis que os aéreos.

“Paralelamente, são apontadas como áreas prioritárias de incidência das políticas públicas de turismo os transportes e acessibilidades, maximize o transporte aéreo, a qualificação da oferta, a promoção, o ensino e formação profissional e a política fiscal, elegendo a competitividade dos

agentes económicos como factor determinante do desenvolvimento do turismo.” (DL 191/2009 de 17 de Agosto)

De acordo com as afirmações do Presidente da República, primeiramente no discurso das comemorações do 25 de Abril de 2010 e reiteradas no discurso que proferiu na cerimónia da abertura do Congresso dos Portos e dos Transportes Marítimos realizado em Lisboa em Setembro de 2010, as auto-estradas marítimas estão por fazer e poderão ser um caminho de grande desenvolvimento estratégico para Portugal. O investimento neste sector poderá trazer grandes benefícios para a logística, mas com a melhoria das condições portuárias trará igualmente melhorias ao turismo de cruzeiros.

Outro factor que deverá ser melhorado deverá ser o sistema de governância do sector dos transportes que constitui um dos principais desafios ao aumento da sua eficiência e operacionalidade.

O tipo de turistas que utiliza o cruzeiro como forma de viajar enquadra-se, num estereótipo socioeconómico médio/alto, ao se misturar com os restantes turistas e utilizadores multiculturais perdem-se as referências no anonimato da massa urbana, neste sentido deveriam ser abordados com propostas claras dentro ainda do barco como forma de uma melhor optimização do tempo gasto na visita.

Esta investigação permitiu concluir que existe ainda um grande desconhecimento acerca desta actividade na cidade de Lisboa. Quer no que diz respeito ao tipo de visitantes que vêm a bordo sendo igualmente desconhecidos os itinerários dos viajantes independentes que optam por uma visita pelos seus meios e as respectivas práticas e anseios.

Em relação aos benefícios que estes turistas poderão trazer à cidade de Lisboa não existem estudos que permitam avaliar a real importância económica que os mesmos poderão trazer à cidade, especulando-se no entanto sobre os potenciais benefícios que poderão trazer para a economia local e regional.

Em relação ao crescimento da procura e especialmente após a conclusão do futuro cais será extremamente importante avaliar os possíveis impactos destes fluxos, efémeros mas massivos na cidade e arredores e particularmente no centro histórico de Lisboa.

Esta poderá ser uma oportunidade de desenvolvimento sustentável, tendo no entanto alguns riscos de fracasso, que tal como foram demonstrados, e em que os pontos mais sensíveis poderão ser a dimensão social e acima de tudo ambiental.



Social porque se não forem devidamente protegidos os interesses da população local, esta realidade poderá constituir uma ameaça à sobrevivência e consolidação da mesma, ambiental pelos riscos que um aumento da emissão de gases poluentes concentrados num mesmo lugar poderão produzir ao ambiente e qualidade do ar bem como das águas do próprio rio como resultado de um aumento do tráfego marítimo aliado a um aumento do consumo e produção de resíduos a ele associados.

A requalificação urbana associada a este projecto, por si, é uma alavanca de promoção da sustentabilidade, no entanto a mesma, mais uma vez, poderá descaracterizar o lugar promovendo assim descontinuidade e dando origem a assimetrias urbanas, resultantes da forma como que se projecta o espaço urbano, tendo em atenção, que por se tratar do centro da cidade histórica o mesmo foi a razão de escolha para o novo terminal de cruzeiros, mudar a característica deste centro, alienando as referencias pré existentes põe à partida o sucesso desta escolha em risco pela negação da mesma.

Quanto a outros aspectos urbanos deste impacto convém salientar a necessidade de avaliar os discursos e representações que constroem a imagem turística da cidade, associada a este tipo de turismo, assim como apostar num aumento da promoção quer através de informação em jornais de bordo ou na organização de programas de pré e pós *turnaround* de grande importância para o desenvolvimento económico deste sector.

As diversas entidades envolvidas neste tipo de turismo, têm dado mostras de alguma iniciativa no seu desenvolvimento, sendo a construção do novo cais o lado mais visível deste facto, no entanto o investimento feito em *marketing* com a participação em feiras internacionais, ou a melhoria das infra-estruturas existentes demonstram um bom sinal de vitalidade deste sector assim como uma forte aposta das referidas entidades, num investimento com um retorno vantajoso para a economia de Lisboa mas também a nível nacional.



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

# **Lisboa e o Rio**

## **Relação Turística Sustentável**

**António Miguel da Silva Pereira Stichini Santos**

(Licenciado)

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em

Arquitectura com especialização em Planeamento Urbano e Territorial

Orientador Científico: Professora Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira

Júri:

Presidente: Doutor Francisco M. Serdoura, Professor da FAUTL

Vogal: Doutora Teresa Alves, Professora da FLUL

Vogal: Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira, Professora da FAUTL

Lisboa, FAUTL, Maio, 2011



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

# **Lisboa e o Rio**

## **Relação Turística Sustentável**

### **AGRADECIMENTOS**

**António Miguel da Silva Pereira Stichini Santos**

(Licenciado)

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em

Arquitectura com especialização em Planeamento Urbano e Territorial

Orientador Científico: Professora Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira

Júri:

Presidente: Doutor Francisco M. Serdoura, Professor da FAUTL

Vogal: Doutora Teresa Alves, Professora da FLUL

Vogal: Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira, Professora da FAUTL

Lisboa, FAUTL, Maio, 2011

## Agradecimentos

*Um agradecimento especial à Professora Graça Moreira, pela paciência e cooperação com que acompanhou este trabalho, pela sua disposição e dedicação.*

*Pela simpatia e facilidade com que me facultaram toda a informação disponível na Administração do Porto de Lisboa, as Senhoras Dr.<sup>a</sup> Fernanda Pereira da Silva e Dr.<sup>a</sup> Ana Lourenço;*

*Ao meu amigo João Carlos Simões Lopes da empresa VCL.Lda pelo seu grande apoio, incentivo e mesmo colaboração;*

*Ao Arq. António Azevedo, pelo entusiasmo e força;*

*Aos meus colegas mais próximos e amigos que me apoiaram;*

*Aos meus amigos de sempre, que acreditaram em mim e me incentivaram para terminar o mestrado, apesar das contrariedades, especialmente à Graça e ao Luís, que me ofereceram a sua casa para que pudesse trabalhar mais à vontade;*

*Aos meus pais;*

*À minha filha Margarida pelo apoio que deixei de dar por estar a estudar;*

*Obrigado a todos*

*Em último lugar, e destacando, agradeço à minha Mulher Filipa, sem a qual nada disto seria possível e que muito sobrecarregada foi pela minha opção, apesar de tudo, aguentou sempre. Obrigado Filipa.*



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

# **Lisboa e o Rio**

## **Relação Turística Sustentável**

### **ÍNDICE GERAL**

**António Miguel da Silva Pereira Stichini Santos**

(Licenciado)

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em

Arquitectura com especialização em Planeamento Urbano e Territorial

Orientador Científico: Professora Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira

Júri:

Presidente: Doutor Francisco M. Serdoura, Professor da FAUTL

Vogal: Doutora Teresa Alves, Professora da FLUL

Vogal: Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira, Professora da FAUTL

Lisboa, FAUTL, Maio, 2011

## ÍNDICE

Agradecimentos .....	3
ÍNDICE .....	5
Resumo .....	7
.Abstract.....	9
1. Introdução.....	11
1.1.1 Objectivo .....	11
1.1.2. Motivações e Interrogações Iniciais.....	13
1.2. Metodologia .....	13
1.3. Conteúdo .....	15
1.4. Estado da Arte .....	18
2. Lisboa e o Rio.....	21
2.1. Evolução Histórica:.....	21
2.1.1 Lisboa do seu início à conquista (1147).....	21
2.1.2 Lisboa até ao Renascimento .....	22
2.1.3 Lisboa até ao séc. XIX.....	24
2.1.4 Lisboa até à actualidade.....	27
2.2. Evolução Turística:.....	31
2.2.1 A actividade turística ao longo da sua história .....	31
2.2.2 Factores de desenvolvimento de Lisboa e do turismo .....	35
2.3. Análise turística.....	38
2.3.1 O “turismo” como produto.....	38
2.3.2 A procura.....	39
2.3.3 A oferta.....	47
3. Casos de Estudo.....	49
3.1 Londres / <i>Southampton</i> .....	49
3.2 Barcelona.....	52

4. Vertentes da Sustentabilidade .....	56
4.1. Aplicação da sustentabilidade: .....	60
4.1.1 Sustentabilidade económica.....	61
4.1.2 Sustentabilidade Social. ....	64
4.1.3 Sustentabilidade Ambiental. ....	66
4.2. Planear a Sustentabilidade.....	70
5. Linhas orientadoras para o futuro.....	71
5.1 Linhas de orientação .....	71
5.2 Propostas para o futuro .....	75
6. Conclusão.....	82
Bibliografia .....	87
Anexo I .....	94
Decreto-Lei n.º 191/2009 de 17 de Agosto.....	94
Anexo II .....	110
Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis .....	110



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

# **Lisboa e o Rio**

## **Relação Turística Sustentável**

### **Bibliografia**

**António Miguel da Silva Pereira Stichini Santos**

(Licenciado)

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em

Arquitectura com especialização em Planeamento Urbano e Territorial

Orientador Científico: Professora Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira

Júri:

Presidente: Doutor Francisco M. Serdoura, Professor da FAUTL

Vogal: Doutora Teresa Alves, Professora da FLUL

Vogal: Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira, Professora da FAUTL



## Bibliografia

- ACHARYA P. (2001) Socio-economic Impacts of Tourism in Lumbini, Nepal: A Case Study.
- ALCOFORADO, M.J. (2009) - Application of climatic guidelines to urban planning The example of Lisbon (Portugal). Landscape and Urban Planning,
- ALTMAN, J. e FINLAYSON, J. (1993). Aborigines, tourism and sustainable development, Journal of Tourism Studies, Vol.4 No.1, pp. 38-50.
- ALVAREZ, A. (1996). Turismo Y Medio Ambiente: Análisis Económico. In: Muñoz. A. e Mir. V. (Eds). Introducción a la Economía del Turismo en España. Madrid, Editorial Civitas, pp. 275-293.
- ARCHER, B. e COOPER, C. (1998). The positive and negative impacts of tourism. In W. Theobald, Global Tourism, pp. 63. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- BAIXINHO, Alexandra Duarte (2008), Turismo de Cruzeiros em Lisboa: Uma Abordagem Antropológica, Dissertação ISCTE, Lisboa, Agosto 2008
- BASIAGO, A. D. (1998) - Economic, social, and environmental sustainability in development theory and urban planning practice. The Environmentalist, Volume 19, Number 2 / June,
- BARATA, Hermínio Dias (1996) O porto de Lisboa: o porto a economia regional e o território, Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa
- BENEVOLO, Leonardo et al (1987); Projectar a Cidade Moderna; Lisboa; Editorial Presença; 2ª Edição;
- BUSQUETS, Joan - "Los Frentes de Agua Españoles", La Relación Puerto-Ciudad y la Reorganización de las Zonas Urbano-Portuarias – Portus, Nº1, Março 2001
- BUSQUETS, Joan – Barcelona, La Construcción Urbanística de una Ciudad Compacta. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2004
- CASTEJÓN, Rosa; (2004) Intervenções na 9ª Conferência Internacional Cidades e Portos: Modernidade e Identidade das Cidades Portuárias – Discursos e Comunicações, Lisboa: AML
- CASTILHO, Júlio de (1893) A Ribeira de Lisboa: descrição histórica da margem do Tejo desde a Madre de Deus até Santos-o-Velho, Lisboa: Imprensa Nacional.

CHOAY, Françoise; «El Reino de lo Urbano y la Muerte de la Ciudad», Lo Urbano en 20 autores contemporâneos;

CHOAY, Françoise (2003); O Urbanismo, Utopias e Realidades, uma Antologia; São Paulo; Perspectiva; 5ª Edição.

CORBOZ, André; «El Territorio como Palimpsesto», Lo Urbano en 20 autores contemporâneos;

CORNELISSEN, Scarlett (2005) The global tourism system: governance, development and lessons from South Africa. Aldershot; Burlington: Ashgate

CORREA, António Bonet (1995); Las Claves del Urbanismo; Barcelona; Editorial Planeta.

CORREIA, Luís Miguel (2007) Lisboa na rota do mundo: Paquetes de Lisboa, Lisboa: Porto de Lisboa

CROTTS, J. C. (1996). Theoretical perspectives on tourist criminal victimization, Journal of Tourism Studies, Vol.7 No.1, pp.2-9.

CULLEN, Gordon; Paisagem Urbana; Lisboa; Edições 70;

EUROPEAN TOURISM FORUM (ETF) (2007). Gestão Sustentável dos Destinos Turísticos, Algarve, Portugal.

FABRE, Mario (1992); “Les nouveaux territoires de l’économie portuaire” in BONILLO, Jean-Lucien; DONZEL, André; FABRE, Mario (Dirs.) Métropoles portuaires en Europe: Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam. Les Cahiers de la Recherche Architecturale, Nº 30/31, pp 179-191 Paris: Editions Parenthèses.

FERREIRA, L. (2004). Planeamento Estratégico em Turismo - O Caso da Albufeira de Castelo do Bode, Tese de Doutoramento, Universidade de Santiago de Compostela.

FERREIRA, L. (2008). Impactos do turismo nos destinos turísticos, Working Paper, ISCET/CIIC, Porto.

FERREIRA, Vitor Matias e CASTRO, Alexandra (1999), “Cidades de Água: a lenta «descoberta» da frente marítima de Lisboa”, in FERREIRA, Vítor Matias; INDOVINA, Francesco (Orgs.) A cidade da Expo’98, pp.17-40, Lisboa: Bizâncio.

FERNANDES, José Manuel (1989) – Lisboa – Arquitectura & Património. Lisboa: Livros Horizonte

- FRANÇA, José-Augusto (1989) – Lisboa: Urbanismo e Arquitectura. 2ª Edição. Lisboa: Biblioteca Breve.
- FRANGIALLI, Francesco. (2002). Desafios do Turismo p. 96-97. cit in O Turismo em 2007 - Impactos, desafios e Oportunidades, Edição 2007, IPDT.
- FREESTONE, Robert (2009) - Planning, Sustainability and Airport-Led Urban Development. International Planning Studies, May 2009, Vol. 14 Issue 2, p161-176
- GASPAR, J. (1976) - A Dinâmica Funcional do Centro de Lisboa. Separata de FINISTERRA, Revista Portuguesa de Geografia. Centro de Estudos Geográficos de Lisboa. Lisboa. Voll. XI-21. pp. 37-150
- GASPAR, J.(2006), Dir. Medeiros, C.A., Geografia de Portugal - Planeamento e Ordenamento do Território, Circulo de Leitores, Lisboa Vol. 4, Parte IV, p 307-340
- GEORGE & MORGADO (2007), in La Explosion de la Ciudad, Ministério da Vivienda, Barcelona
- GODFREY, K. e CLARKE, J. (2000): The Tourism Development Handbook: A Practical Approach to Planning and Marketing.
- GOITIA, Fernando Chueca (2003); Breve História do Urbanismo; Lisboa; Editorial Presença; 5ª Edição; Fevereiro de 2003
- HAASE, Dagmar (2009) - Effects of urbanization on the water balance – A long-term trajectory Environmental Impact Assessment Review, Volume 29, Issue 4, July 2009, Pages 211-219
- HENRIQUES, Eduardo Brito (1996) A Lisboa turística, entre o imaginário e a cidade: a construção um lugar turístico urbano, Lisboa: Edições Colibri.
- HILLIER, B. (1996) - Cities as movement systems. Urban Design International, Vol. 1. pp. 47-60
- HOLLOWAY, J. C., (1994), The Business of Tourism, London, Pitman Publishing, 4ª Edição.
- IGNARRA, L. R., (1999), Fundamentos do Turismo, S. Paulo, Pioneira.
- JAAKSON, R. (1998). Tourism development in peripheral regions of post-soviet states: study of strategic planning on Hiiumaa, Estonia, International Planning Studies, 3, pp. 249-272.
- KELLY, I (1993). Tourist destination crime rates: na examination of Cairns and Gold Coast, Australia, Journal of Tourism Studies, Vol.4 No.2, pp.2-11.

- LAMAS, José M. Ressano Garcia (2000); *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*; Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e Tecnologia; 2ª Edição; Outubro de 2000;
- LEBRE, Ana Maria Guedes, (1998); *A Urbanística do Lazer e do Turismo*, “Sociedade e Território” nº 28, Revista de Estudos Urbanos e Regionais, Lisboa, Edições Afrontamento
- LEE, C. (1996). Input-output analysis and income distribution patterns of the tourism industry in South Korea, *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, Vol. 1 No. 1, pp. 35-49.
- LYNCH, Kevin (2005); *A Imagem da Cidade*; Trad. de M. Cristina T. Afonso; Lisboa; Edições 70
- LYNCH, Kevin (2007); *A Boa Forma da Cidade*; Lisboa; Edições 70
- MATHÉ, Aude (1997) “Images et imaginaires du port”, in BAUDOUIN, Thierry; COLLIN, Michèle; PRÉLORENZO, Claude (Coords.) *Urbanité des cites portuaires*, pp.389-401, Paris: L’Harmattan.
- MARQUES, A. H. Oliveira (1985); *História de Portugal*; Palas Editores; Lisboa Vol. 1
- MARTÍ e RAGUÉ, X. (1994). La correcció dels impactes estètics i ambientals en instal·lacions turístiques. *Actas das Jornadas sobre Turismo e Meio Ambiente*, Barcelona, 12 e 13 de dezembro, Generalitat de Catalunya, Departament de Comerç, Consum i Turism.
- MATHIESON, A. e WALL, G., (1996), *Tourism - economic, physical and social impacts*, London, Longman.
- MIDDLETON, V. T. C., e HAWKINS, R., (1998), *Sustainable Tourism - A Marketing Perspective*, Oxford, Butterworth Heinemann.
- MINGS, R. C. e CHULIKPONGSE, S. (1994). *Tourism in far southern Thailand: a geographical perspective*, *Tourism Recreation Research*, Vol. 19 No. 1.
- MONTANER, Josep Maria, (2008); *Sistemas Arquitectónicos Contemporâneos*; Barcelona; Gustavo Gili.
- MOORE, S. (2008) - Promoting Sustainable Construction: European and British Networks at the Knowledge-Policy Interface. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 10 (3): 233-254
- MOREY, M. (1991). *L’impact del turisme sobre el medi ambient*. Turisme i medi ambient a les Illes Balears, El Tal, Mallorca.

MUÑOZ, A. (1996). El Turismo como Factor de Desarrollo. In: Muñoz. A. e Mir. V.(Eds). Introduccion a la Economia del Turismo en España. Madrid, Editorial Civitas.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO, (1980), Tendências de evolução aos níveis mundial, europeu e nacional. Porto, Associação Empresarial de Portugal.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (1993), Indicators for the Sustainable Management of Tourism: Report of the International Working Group on Indicators of Sustainable Tourism to the Environment Committee World Tourism Organization, World Tourism Organization, Madrid.

PARTIDÁRIO M. R. (coord.) (1999), Critérios para um turismo ambientalmente responsável. Caparica.

PORTAS, Nuno (1998) – Cidades e Frentes de Água. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa.

QUADRO DE REFERÊNCIA ESTRATÉGICO NACIONAL - PORTUGAL 2007-2013 (2007), Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. Lisboa

RUSCHMANN, D. V. M., (1999), Turismo e Planeamento Sustentável - A Protecção do Meio Ambiente, Campinas, Papirus Editora, 5ª. Edição.

SMITH, V. L. (1990). Geographical implications of “drifter” tourism Borocay, Philippines, Tourism Recreation Research, Vol.15 No.1.

SWAIN, M. B. (1989). Developing ethnic tourism in Yunnan, China: Shilin Sani, Tourism Recreation Research, Vol.14 No.1.

TEIXEIRA, Luiz, (1943), Lisboa e os Seus Cronistas, Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa.

UMBELINO, J. (2000), Sustainable tourism: papers collected from the 98'International Geographic Union. Lisboa

UNWIN, Raymond (1994); Town Planning in Practice an Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs; New York; Princeton Architectural Press

WORLD COMMISSION ON EMPLOYMENT (1987), World Commission on Environment and Development; Our Common Future”, Oxford University Press, Oxford

WORLD TOURISM ORGANIZATION (1993), Indicators for the Sustainable Management of Tourism: Report of the International Working Group on Indicators of Sustainable Tourism to the Environment Committee World Tourism Organization, World Tourism Organization, Madrid.

WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL (2001). Tourism Impacts, World Travel and Tourism Council, Brussels.

*“Lisboa é um porto estratégico na rota dos cruzeiros”* Revista Turismo de Lisboa 61 ; Editor LPM Comunicação; Outubro de 2009: pp 04-07

Fontes internet :

<http://www.ua.pt/event/invtur2010/>

<http://www.anmp.pt/anmp/doc/div/2005/age21/docs/a20.pdf>

[http://www.international.icomos.org/quebec2008/quebec\\_declaration/pdf/GA16\\_Quebec\\_Declaration\\_Final\\_PT.pdf](http://www.international.icomos.org/quebec2008/quebec_declaration/pdf/GA16_Quebec_Declaration_Final_PT.pdf) [Consultado em 21-04-2011]

[http://pdm.cm-lisboa.pt/downloads/elementos\\_constituintes/01\\_regulamento/01\\_Regulamento\\_com\\_Anexos.pdf](http://pdm.cm-lisboa.pt/downloads/elementos_constituintes/01_regulamento/01_Regulamento_com_Anexos.pdf) [Consultado em 02-04-2011]

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA. On-line, disponível em <http://www.portodelisboa.pt/> [consultado em 06-04-2010]

AJUNTAMIENTO DE CALVIÁ, MALLORCA (2005), Información sobre Calviá, Disponível em <http://www.calvia.com>. [Consultado em 16-07-2010]

CARTA DE LEIPZIG SOBRE AS CIDADES EUROPEIAS SUSTENTÁVEIS

[http://www.rfsustainablecities.eu/IMG/pdf/leipzig-charta-adr-pt\\_cle6476fb.pdf](http://www.rfsustainablecities.eu/IMG/pdf/leipzig-charta-adr-pt_cle6476fb.pdf) [Consultado em 16-07-2010]

EXPRESSO, SEMANÁRIO de 7 de Junho de 2008, On-line, disponível em [www.expresso.pt](http://www.expresso.pt)

FERREIRA, L (2009), Percursos & Ideias, Revista Científica do ISCET, Impactos do turismo nos destinos turísticos, Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo. On-line, disponível em [http://www.iscet.pt/site/percursos\\_ideias\\_N1/Revista2009.pdf](http://www.iscet.pt/site/percursos_ideias_N1/Revista2009.pdf) [consultado em 10-05-2010]

JORNAL PÚBLICO; Organização Mundial do Turismo mostra-se favorável à limitação das emissões de CO<sub>2</sub>; 08.03.2007; On-line disponível em <http://www.publico.clix.pt/Sociedade/> . [Consultado em 16-07-2010]

OLIVEIRA, Maurício (2007); A maior indústria do mundo; Anuário do turismo, Revista Exame, Editora Abril. On-line, disponível em <http://portalexame.abril.com.br/static/aberto/turismo/> [Consultado em 10-07-2010].

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (2003). El Turismo Mundial en 2002: Mejor de lo previsto. On-line, disponível em <http://www.world-tourism.org/> [Consultado em 06-06-2010].

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT) (2000) Home Page. On-line, disponível em <http://www.world-tourism.org/>. [Consultado em 10-05-2010].

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT) (2003). El Turismo Mundial en 2002: Mejor de lo previsto. On-line, disponível em <http://www.world-tourism.org/>. [Consultado em 10-03-2003].

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT) (2006) (UNWTO Barometer, June 2006, Preliminary data). On-line, disponível em <http://www.unwto.org/index.php>. [Consultado em 11-05-2010].

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT) (2007) Home Page. On-line, disponível em <http://www.unwto.org/>. [Consultado em 10-05-2010].

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT) (2008) Facts & Figures UNWTO. On-line, disponível em <http://www.unwto.org/index.php> [Consultado em 10-05-2010].

RATZ, T .(2002). The Social-Cultural Impacts of Tourism. On-line disponível em <http://www.geocities.com/>. [Consultado em 11-05-2010].

TRANSPORTES XXI, Dicionário de Transportes; On-line, disponível em <http://www.transportes-xxi.net/tmaritimo/dicionário>. [Consultado em 17-06-2010].

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME. 2000. Home Page. On-line disponível em <http://www.unep.org/>. [Consultado em 10.05.2010].

UNITED NATIONS WORLD TOURISM ORGANIZATION, International Recommendations on Tourism Statistics (IRTS) – Provisional draft. Disponível online em: [http://www.unwto.org/statistics/forum/files/IRTS\\_provisional\\_draft.pdf](http://www.unwto.org/statistics/forum/files/IRTS_provisional_draft.pdf).

WORLD TOURISM ORGANIZATION (2007). El Turismo Mundial en 2006. On-line, Disponível em <http://www.world-tourism.org/>. [Consultado em 10-05-2010].



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

# **Lisboa e o Rio**

## **Relação Turística Sustentável**

### **Anexos**

**António Miguel da Silva Pereira Stichini Santos**

(Licenciado)

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em

Arquitectura com especialização em Planeamento Urbano e Territorial

Orientador Científico: Professora Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira

Júri:

Presidente: Doutor Francisco M. Serdoura, Professor da FAUTL

Vogal: Doutora Teresa Alves, Professora da FLUL

Vogal: Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira, Professora da FAUTL

Lisboa, FAUTL, Maio, 2011



## **Anexo I**

Decreto-Lei n.º 191/2009 de 17 de Agosto

(Lei de Bases do Turismo)

**Decreto-Lei n.º 191/2009**  
**De 17 de Agosto**

Consciente da crescente importância do turismo na economia nacional, o XVII Governo constitucional adoptou no seu Programa o turismo como área de intervenção prioritária.

O turismo representa actualmente cerca de 11 % do PIB e emprega mais de 500 000 pessoas, tendo uma capacidade real de contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos Portugueses e para a progressão da coesão territorial e da identidade nacional, através da promoção do desenvolvimento sustentável em termos ambientais, económicos e sociais.

O Programa do Governo estabelece a necessidade de adopção de uma lei de bases do turismo que consagre os princípios orientadores e o objectivo de uma política nacional de turismo, o que se faz através do presente decreto-lei.

Quanto aos princípios gerais, reafirma -se a sustentabilidade ambiental, social e económica do turismo, salientasse a transversalidade do sector, que torna fundamental a articulação das várias políticas sectoriais, aposta -se na garantia da competitividade das empresas e da livre concorrência e assegura -se a participação dos interessados na definição das políticas públicas.

Paralelamente, são apontadas como áreas prioritárias de incidência das políticas públicas de turismo os transportes e acessibilidades, maxime o transporte aéreo, a qualificação da oferta, a promoção, o ensino e formação profissional e a política fiscal, elegendo a competitividade dos agentes económicos como factor determinante do desenvolvimento do turismo.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio da Região Autónoma da Madeira e a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Foi promovida a audição dos órgãos de governo próprio da Região Autónoma dos Açores.

Foram ouvidas, a título facultativo, as associações representativas do sector.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

## **CAPÍTULO I**

### Disposições gerais

#### **Artigo 1.º**

##### Objecto

O presente decreto -lei estabelece as bases das políticas públicas de turismo, enquanto sector estratégico da economia nacional, e define os instrumentos para a respectiva execução.

#### **Artigo 2.º**

##### Conceitos gerais

Para os efeitos do presente decreto -lei, entende-se por:

- a) «Turismo», o movimento temporário de pessoas para destinos distintos da sua residência habitual, por motivos de lazer, negócios ou outros, bem como as actividades económicas geradas e as facilidades criadas para satisfazer as suas necessidades;
- b) «Recursos turísticos», os bens que pelas suas características naturais, culturais ou recreativas tenham capacidade de motivar visita e fruição turísticas;
- c) «Turista», a pessoa que passa pelo menos uma noite num local que não seja o da residência habitual e a sua deslocação não tenha como motivação o exercício de actividade profissional remunerada no local visitado;
- d) «Utilizador de produtos e serviços turísticos», a pessoa que, não reunindo a qualidade de turista, utiliza serviços e facilidades turísticas.

#### **Artigo 3.º**

##### Princípios gerais

São princípios gerais das políticas públicas de turismo:

- a) O princípio da sustentabilidade;
- b) O princípio da transversalidade;
- c) O princípio da competitividade.

## **Artigo 4.º**

### **Princípio da sustentabilidade**

O princípio da sustentabilidade traduz -se na adopção de políticas que fomentem:

- a) A fruição e a utilização dos recursos ambientais com respeito pelos processos ecológicos, contribuindo para a conservação da natureza e da biodiversidade;
- b) O respeito pela autenticidade sociocultural das comunidades locais, visando a conservação e a promoção das suas tradições e valores;
- c) A viabilidade económica das empresas como base da criação de emprego, de melhores equipamentos e de oportunidades de empreendedorismo para as comunidades locais.

## **Artigo 5.º**

### **Princípio da transversalidade**

O princípio da transversalidade traduz -se na necessidade de articulação e de envolvimento harmonizado de todas as políticas sectoriais que influenciam o desenvolvimento turístico, nomeadamente nos domínios da segurança e da protecção civil, do ambiente, do ordenamento do território, dos transportes e das acessibilidades, das comunicações, da saúde e da cultura.

## **Artigo 6.º**

### **Princípio da competitividade**

O princípio da competitividade traduz -se:

- a) Na adopção de políticas de ordenamento do território que potencializem os recursos naturais e culturais como fontes de vantagem competitiva para os destinos e produtos turísticos;
- b) Na adopção de mecanismos de regulação focados na qualificação do sector e na defesa do consumidor e da concorrência;
- c) Na adopção de políticas de simplificação de procedimentos administrativos, tendo em vista a redução dos custos de contexto;
- d) Na adopção de políticas de educação e de formação que garantam o desenvolvimento das competências e qualificações necessárias ao desenvolvimento do turismo;
- e) Na adopção de políticas, nomeadamente fiscais e laborais, que permitam às empresas portuguesas competir com as dos países concorrentes.

## **CAPÍTULO II**

### Políticas públicas

## **SECÇÃO I**

### Política Nacional de Turismo

#### **Artigo 7.º**

#### Enquadramento legal

A Política Nacional de Turismo é prosseguida por um conjunto coerente de princípios e de normas reguladoras das actividades turísticas, da organização, atribuições e competências das entidades públicas, assim como do exercício das profissões que, por razões de segurança dos consumidores e qualidade do serviço, exijam tutela jurídica específica.

#### **Artigo 8.º**

#### Plano Estratégico Nacional do Turismo

1 — As políticas públicas de turismo são enquadradas por um conjunto de directrizes, metas e linhas de acção, identificados num Plano Estratégico Nacional.

2 — A elaboração do Plano Estratégico Nacional do Turismo compete ao membro do Governo responsável pela área do turismo.

3 — Na elaboração do Plano Estratégico Nacional do Turismo devem ser ponderados os interesses económicos, sociais, culturais e ambientais e assegurada a participação das entidades representativas de tais interesses.

4 — O Plano Estratégico Nacional do Turismo deve apresentar uma visão de longo prazo e estabilidade temporal, embora susceptível de revisão sempre que alterações conjunturais a justifiquem.

5 — O Plano Estratégico Nacional do Turismo é aprovado por resolução do Conselho de Ministros.

#### **Artigo 9.º**

#### Objectivos e meios

1 — A Política Nacional de Turismo tem por objectivos, nomeadamente:

- a) Aumentar os fluxos turísticos, bem como a permanência e o gasto médio dos turistas nacionais e estrangeiros no País, através da promoção e do apoio ao desenvolvimento dos produtos e destinos turísticos regionais;
- b) Contribuir para o desenvolvimento económico e social do País, para a criação de emprego, para o crescimento do produto interno bruto e para a redução de assimetrias regionais;
- c) Promover o reforço da organização regional do turismo, contribuindo para uma efectiva aproximação às comunidades locais e às empresas;
- d) Promover a generalização do acesso dos Portugueses aos benefícios do turismo;
- e) Promover a acessibilidade às actividades e empreendimentos turísticos de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade condicionada;
- f) Estimular a competitividade internacional da actividade turística portuguesa através da qualificação da oferta e, nomeadamente, do incentivo à inovação e à criatividade;
- g) Criar as condições mais favoráveis para o aumento do investimento privado no turismo;
- h) Construir uma identidade turística nacional e uma atitude de hospitalidade transversal a todo o País;
- i) Estimular a concretização de parcerias público-privadas na prossecução da política de turismo e no seu financiamento;
- j) Introduzir mecanismos de compensação em favor das comunidades locais pela conversão do uso do solo e pela instalação de empreendimentos turísticos em zonas territoriais não destinadas previamente a uma finalidade turística.

2 — Os objectivos enumerados no número anterior concretizam -se, nomeadamente, através dos seguintes meios:

- a) Estímulo às entidades regionais e locais a planear, nas suas áreas de intervenção, actividades turísticas atractivas de forma sustentável e segura, com a participação e em benefício das comunidades locais;
- b) Incentivo à instalação de equipamentos e à dinamização de actividades e serviços de expressão cultural, animação turística, entretenimento e lazer que contribuam para a captação de turistas e prolongamento da sua estada no destino;
- c) Fomento da prática de um turismo responsável, promovendo a actividade como veículo de educação e interpretação ambiental e cultural e incentivando a adopção de boas práticas

ambientais e de projectos de conservação da natureza que permitam uma utilização eficiente dos recursos, minimizando o seu impacto nos ecossistemas;

d) Adopção de medidas de política fiscal como incentivo ao desenvolvimento sustentável das actividades turísticas;

e) Dinamização do turismo em espaço rural como factor de desenvolvimento económico e de correcção das assimetrias regionais;

f) Promoção e organização de programas de aproximação entre o turismo e a sociedade civil;

g) Dinamização de projectos de turismo social, com particular incidência nos segmentos jovem, sénior e familiar.

## **SECÇÃO II**

### **Áreas de actuação**

#### **Artigo 10.º**

##### **Qualificação da oferta**

1 — A qualificação da oferta de produtos e destinos turísticos nacionais tem por objectivo aumentar a competitividade e a visibilidade da oferta turística nacional relativamente a mercados concorrentes, bem como garantir um elevado nível de satisfação dos turistas e utilizadores de bens e serviços turísticos, e deve orientar -se pelos seguintes parâmetros:

a) Valorização das zonas especialmente vocacionadas para a actividade turística, prevendo a instalação de projectos turísticos de qualidade nos instrumentos de gestão territorial aplicáveis;

b) Agilização de procedimentos de licenciamento de infra-estruturas, estabelecimentos, empreendimentos, empresas e actividades que contribuam para o desenvolvimento de uma oferta turística de qualidade;

c) Adopção de soluções que incentivem a inovação e a criatividade;

d) Dinamização de produtos turísticos inovadores, em função da evolução da procura e das características distintivas dos destinos regionais;

e) Promoção e incentivo à valorização das envolventes turísticas, nomeadamente do património cultural e natural;

f) Optimização dos recursos agrícolas e das actividades desenvolvidas em meio rural enquanto recursos turísticos;

g) Valorização do serviço como elemento chave diferenciador da oferta turística, incentivando a adopção de mecanismos de certificação.

2 — Pode ser atribuído o estatuto de utilidade turística a empreendimentos, equipamentos e estabelecimentos prestadores de serviços turísticos que satisfaçam os requisitos e condições definidos em diploma legal, como meio de incentivo à qualificação da oferta turística nacional.

### **Artigo 11.º**

#### **Formação e qualificação dos recursos humanos**

1 — A valorização dos recursos humanos constitui uma prioridade da Política Nacional de Turismo, assumindo a formação profissional um papel central na melhoria dos níveis de qualificação dos jovens e dos activos empregados ou desempregados do sector e de oferta turística através da progressiva disseminação de uma cultura de serviço.

2 — São objectivos da política de qualificação dos recursos humanos do sector do turismo:

a) Garantir uma qualificação inicial aos jovens que pretendam ingressar no mercado de trabalho, através de percursos de dupla qualificação escolar e profissional;

b) Promover a formação contínua dos trabalhadores empregados ou desempregados, através de itinerários de qualificação modularizados, enquanto instrumento para a valorização e actualização profissionais e para a competitividade das empresas;

c) Promover e regular o acesso ao reconhecimento, validação e certificação das qualificações profissionais para efeitos de acesso ao exercício de profissões turísticas em Portugal;

d) Desenvolver novos perfis profissionais para o sector do turismo e adequar a regulamentação das actividades e profissões do sector;

e) Impulsionar a qualificação ou a reconversão profissional de trabalhadores desempregados, com vista a um rápido reingresso ao mercado de trabalho.

3 — A prossecução dos objectivos referidos no número anterior deve pautar -se pelos seguintes parâmetros:

a) Adaptação da oferta formativa às necessidades da procura;



- b) Adequação da capacidade de formação nos estabelecimentos de ensino em função do desenvolvimento turístico das diversas regiões;
- c) Promoção de parcerias com as empresas, parceiros sociais, associações profissionais, universidades e demais estabelecimento de ensino;
- d) Criação de uma cultura de aprendizagem, reconhecendo e validando as aprendizagens em contextos informais e não -formais, com vista ao reconhecimento escolar e profissional.

## **Artigo 12.º**

### **Promoção turística**

1 — A promoção turística tem como objectivos principais o crescimento das receitas turísticas em proporção superior ao aumento do número de turistas e aos demais indicadores da actividade, em particular nos mercados emissores tradicionais, a progressiva diversificação de mercados emissores e o aumento do volume do consumo turístico interno.

2 — A promoção turística deve ser desenvolvida em torno dos seguintes eixos:

- a) Posicionamento da marca Portugal baseado em factores distintivos sólidos que sustentem uma comunicação eficaz e adequada aos segmentos preferenciais da procura;
- b) Reforço e desenvolvimento das marcas regionais em articulação com a marca Portugal;
- c) Progressiva participação do sector privado nas estruturas com responsabilidades na promoção, bem como nos respectivos processos de decisão e financiamento;
- d) Crescente profissionalização das entidades com responsabilidade na promoção externa, assegurando a representatividade dos agentes públicos e privados nessas entidades;
- e) Captação de eventos, reuniões e congressos nacionais e internacionais.

## **Artigo 13.º**

### **Acessibilidades**

1 — As acessibilidades constituem um factor fundamental para a mobilidade e captação de turistas e para o aumento da competitividade de Portugal enquanto destino turístico.

2 — As políticas públicas devem promover a mobilidade dos turistas nacionais e estrangeiros, através da qualificação e do reforço das ligações e infra-estruturas aéreas, rodoviárias, ferroviárias, marítimas e fluviais, tendo em conta a localização dos mercados e destinos.

3 — A mobilidade no território nacional deve, ainda, ser promovida através da criação de circuitos turísticos integrados, designadamente através do desenvolvimento de redes de ciclóvias e de caminhos pedonais.

### **Artigo 14.º**

#### **Apoio ao investimento**

Devem ser implementados mecanismos de apoio à actividade turística e de estímulo ao desenvolvimento das pequenas e médias empresas (PME), nomeadamente através do aumento e diversificação de linhas de incentivo e de financiamento, bem como ao apoio ao investimento público de interesse turístico, privilegiando em ambos os casos a inovação, a qualificação e a sustentabilidade.

### **Artigo 15.º**

#### **Informação turística**

1 — A informação ao turista deve evoluir para o funcionamento em rede através da criação de uma rede nacional de informação turística, que garanta a qualidade e um nível homogéneo da informação prestada ao turista, independentemente do ponto em que seja solicitada, e na qual se privilegie a maior interacção possível com os turistas.

2 — Cabe às entidades públicas, centrais, regionais e locais, em colaboração com o sector privado, a produção de conteúdos informativos e a sua disponibilização aos turistas.

3 — A adaptação e harmonização da sinalização rodoviária e da sinalética turística, enquanto instrumentos essenciais para o desenvolvimento de produtos e destinos turísticos e para a satisfação dos turistas, constituem um eixo determinante da política nacional de informação turística.

### **Artigo 16.º**

#### **Conhecimento e investigação**

1 — A autoridade turística nacional, em colaboração com as entidades regionais e locais do turismo, deve assegurar a coordenação de estudos, bem como o intercâmbio de informação relativa às actividades e aos empreendimentos turísticos, integrando entidades públicas ou

privadas de investigação, formação e ensino na disponibilização, análise e divulgação dessa informação.

2 — O intercâmbio de informações relativas às actividades e aos empreendimentos turísticos visam dotar as entidades públicas e privadas do conhecimento detalhado e aprofundado da oferta e da procura turística, possibilitando a adequação daquela às características e preferências dos consumidores.

3 — Cabe à autoridade turística nacional a criação, o desenvolvimento e a manutenção de um registo nacional de turismo que centralize e disponibilize toda a informação relativa aos empreendimentos e empresas do turismo em operação no País.

4 — As entidades regionais e locais com competências no turismo e os agentes privados devem disponibilizar à autoridade turística nacional toda a informação necessária para a criação e manutenção do registo nacional do turismo.

### **CAPÍTULO III**

#### **Agentes do turismo**

#### **Artigo 17.º**

##### **Agentes públicos do turismo**

1 — Consideram -se agentes públicos do turismo todas as entidades públicas centrais, regionais e locais com atribuições no planeamento, desenvolvimento e concretização das políticas de turismo, nomeadamente:

- a) O membro do Governo responsável pela área do turismo;
- b) A autoridade turística nacional;
- c) As entidades regionais de turismo;
- d) As direcções regionais de economia;
- e) As comissões de coordenação e desenvolvimento regional;
- f) O Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I. P. (ICNB, IP);
- g) As regiões autónomas;
- h) As autarquias locais.

2 — Os agentes públicos do turismo têm como missão promover o desenvolvimento da actividade turística através da coordenação e da integração das iniciativas públicas e privadas, de modo a atingir as metas do Plano Estratégico Nacional do Turismo.

3 — Considera -se, ainda, que intervêm na prossecução da Política Nacional de Turismo as entidades públicas centrais, regionais e locais que, não tendo atribuições específicas na área do turismo, sejam responsáveis pela gestão e exploração de equipamentos e recursos turísticos.

### **Artigo 18.º**

#### **Fornecedores de produtos e serviços turísticos**

1 — São fornecedores de produtos e serviços turísticos as pessoas singulares ou colectivas que exerçam uma actividade organizada para a produção, comercialização, intermediação e gestão de produtos e serviços que concorram para a formação de oferta turística nacional, nomeadamente:

- a) Agências de viagens e turismo;
- b) Empresas ou entidades exploradoras de empreendimentos turísticos;
- c) Empresas de aluguer de veículos de passageiros sem condutor;
- d) Empresas de animação turística e operadores marítimo-turísticos;
- e) Estabelecimentos de restauração e bebidas;
- f) Empresas concessionárias de jogos de fortuna e azar;
- g) Entidades prestadoras de serviços na área do turismo social;
- h) Empresas de transporte aéreo, rodoviário, ferroviário e marítimo de passageiros e entidades gestoras das respectivas infra-estruturas de transporte.

2 — Considera -se, ainda, que concorrem para a formação da oferta turística os estabelecimentos de alojamento local, as empresas organizadoras de eventos, congressos e conferências, bem como os agentes económicos que, operando noutros sectores de actividade, sejam responsáveis pela gestão e exploração de equipamentos e recursos turísticos.

### **Artigo 19.º**

#### **Direitos dos fornecedores de produtos e serviços turísticos**

São direitos dos fornecedores de produtos e serviços turísticos:

- a) O acesso a programas de apoio, financiamento ou outros benefícios, nos termos de diploma legal;
- b) A menção dos seus empreendimentos ou estabelecimentos comerciais, bem como dos serviços e actividades que exploram ou administram, em campanhas promocionais organizadas pelas entidades responsáveis pela promoção interna e externa, para as quais contribuam financeiramente;
- c) Constar dos conteúdos informativos produzidos e divulgados pelas entidades públicas com responsabilidades na área do turismo.

## **Artigo 20.º**

### **Deveres dos fornecedores de produtos e serviços turísticos**

São deveres dos fornecedores de produtos e serviços turísticos:

- a) Cumprir a legislação específica aplicável às respectivas actividades;
- b) Apresentar preços e tarifas ao público de forma visível, clara e objectiva, nos termos da legislação aplicável;
- c) Desenvolver a sua actividade com respeito pelo ambiente, pelo património cultural e pelas comunidades locais;
- d) Assegurar a existência de sistemas de seguro ou de assistência apropriados que garantam a responsabilidade civil dos danos causados aos turistas e consumidores de produtos e serviços turísticos, assim como a terceiros, ocorridos no âmbito do exercício da actividade turística;
- e) Adoptar as melhores práticas de gestão empresarial e de qualidade de serviço e procedimentos de controlo interno da sua actividade;
- f) Adoptar práticas comerciais leais e transparentes, não lesivas dos direitos e interesses legítimos dos consumidores de produtos turísticos e respeitadoras das normas da livre concorrência.

## **Artigo 21.º**

### **Participação das associações**

As associações empresariais, sindicais e outras da área do turismo constituem parceiros fundamentais na definição e prossecução das políticas públicas de turismo.

## **CAPÍTULO IV**

### **Direitos e deveres do turista e do utilizador de produtos e serviços turísticos**

#### **Artigo 22.º**

##### **Direitos do turista e do utilizador de produtos e serviços turísticos**

Sem prejuízo dos demais direitos reconhecidos em legislação especial, o turista e o utilizador de produtos e serviços turísticos gozam dos seguintes direitos:

- a) Obter informação objectiva, exacta e completa sobre todas e cada uma das condições, preços e facilidades que lhe oferecem os fornecedores de produtos e serviços turísticos;
- b) Beneficiar de produtos e serviços turísticos nas condições e preços convencionados;
- c) Receber documentos que comprovem os termos da sua contratação e preços convencionados;
- d) Fruir de tranquilidade, privacidade e segurança pessoal e dos seus bens;
- e) Formular reclamações inerentes ao fornecimento de produtos e prestação de serviços turísticos, de acordo com o previsto na lei, e obter respostas oportunas e adequadas;
- f) Fruir dos produtos e serviços turísticos em boas condições de manutenção, conservação, higiene e limpeza;
- g) Obter a informação adequada à prevenção de acidentes, na utilização de serviços e produtos turísticos.

#### **Artigo 23.º**

##### **Deveres do turista e do utilizador de produtos e serviços turísticos**

O turista e o utilizador de produtos e serviços turísticos têm os seguintes deveres:

- a) Cumprir a lei e os regulamentos vigentes;
- b) Respeitar o património natural e cultural das comunidades, bem como os seus costumes;
- c) Utilizar e fruir dos serviços, produtos e recursos turísticos com respeito pelo ambiente e tradições nacionais;
- d) Adoptar hábitos de consumo ético e sustentável dos recursos turísticos.

## **CAPÍTULO V**

### Financiamento e fiscalidade

#### **Artigo 24.º**

##### Suporte financeiro

O suporte financeiro ao turismo assenta nas seguintes fontes de financiamento:

- a) O Orçamento do Estado, pela transferência de verbas destinadas ao sector do turismo para a autoridade turística nacional e para as entidades regionais de turismo;
- b) As receitas provenientes do imposto sobre o jogo e das concessões das zonas de jogo, dentro dos limites definidos na lei de enquadramento orçamental;
- c) Os recursos financeiros alocados pelas entidades privadas e pelas entidades públicas regionais e locais, bem como pelas instituições comunitárias;
- d) Os recursos financeiros provenientes de outras entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais;
- e) Outras receitas próprias da autoridade turística nacional.

#### **Artigo 25.º**

##### Política fiscal

No âmbito da política nacional de turismo, pode ser promovida a adopção de medidas de política fiscal que contribuam para o maior desenvolvimento das actividades económicas que integram o sector do turismo, estimulem o consumo turístico interno e a deslocação turística dos portugueses em território nacional, promovam a competitividade internacional das empresas, ou que incentivem a adopção de práticas que contribuam para o desenvolvimento sustentável do turismo.

## **CAPÍTULO VI**

### Representação internacional

#### **Artigo 26.º**

##### Cooperação e participação internacional

A representação internacional de Portugal no sector do turismo deve ser assegurada, nomeadamente, através das seguintes linhas:

- a) Desenvolvimento de programas de cooperação internacional de carácter bilateral e multilateral no sector do turismo;
- b) Participação nos diversos organismos internacionais com competências na área do turismo, com particular ênfase nos grupos de trabalho que incidam sobre matérias de interesse para o desenvolvimento da actividade turística nacional no âmbito dos princípios e objectivos definidos no presente decreto -lei.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 18 de Junho de 2009



## **Anexo II**

Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis

## **Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis**

Adoptada na reunião informal dos Ministros responsáveis pelo Desenvolvimento Urbano e Coesão Territorial, em 24 e 25 de Maio de 2007, em Leipzig.

### **PREÂMBULO**

A "Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis" é um documento dos Estados-Membros, cuja elaboração contou com uma ampla e transparente participação das partes interessadas europeias. Cientes dos desafios e das oportunidades com que se deparam as cidades europeias e da diversidade dos seus antecedentes históricos, económicos, sociais e ambientais, os Ministros dos Estados-Membros responsáveis pelo Desenvolvimento Urbano chegaram a acordo sobre princípios e estratégias comuns em matéria de política de desenvolvimento urbano. Os Ministros comprometem-se a:

- lançar nos respectivos Estados um debate político sobre o modo de integrar os princípios e as estratégias da Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis nas políticas de desenvolvimento nacionais, regionais e locais,
- recorrer ao instrumento de desenvolvimento urbano integrado e às respectivas estruturas de governação para a sua aplicação, criando, para o efeito, as condições gerais necessárias a nível nacional, e
- promover uma organização territorial equilibrada baseada numa estrutura urbana policêntrica europeia.

Os Ministros agradecem à Presidência alemã a preparação do relatório "O desenvolvimento urbano integrado – condição indispensável para o êxito da sustentabilidade urbana" e os estudos "Estratégias para valorizar o ambiente físico em zonas urbanas carenciadas", "Reforçar a economia local e o emprego em zonas urbanas carenciadas", "Políticas activas de educação e de formação de crianças e jovens em zonas urbanas carenciadas" e "Transportes urbanos sustentáveis e zonas urbanas desfavorecidas", que incluem, todos eles, exemplos de boas práticas na Europa. Estes estudos ajudarão as cidades, seja qual for a sua dimensão, a pôr em prática os princípios e as estratégias constantes da Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis.

### **Os Ministros declaram:**

Nós, os Ministros responsáveis pelo Desenvolvimento Urbano dos Estados-Membros da União Europeia, consideramos que as cidades europeias que, independentemente da sua dimensão,

tenham evoluído ao longo dos tempos constituem um património económico, social e cultural inestimável e insubstituível.

Apoiamos firmemente a Estratégia de Desenvolvimento Sustentável da UE, que assenta no Programa de Acção de Lille, no Acervo Urbano de Roterdão e no Acordo de Bristol, a fim de proteger, reforçar e desenvolver mais as nossas cidades. Neste contexto, deverão ser tomadas em consideração simultaneamente e em pé de igualdade todas as vertentes do desenvolvimento sustentável, nomeadamente a prosperidade económica, o equilíbrio social e um ambiente saudável. Devem merecer igualmente atenção os aspectos relacionados com a cultura e com a saúde, bem como a capacidade institucional dos Estados-Membros.

Entendemos que as nossas cidades têm qualidades culturais e arquitectónicas únicas, uma forte capacidade de inclusão social e excelentes oportunidades de desenvolvimento económico. São centros de conhecimento e fontes de crescimento e inovação. Mas, ao mesmo tempo, debatem-se com problemas demográficos, desigualdade social, exclusão social de grupos populacionais específicos, falta de alojamento adequado a preços acessíveis e problemas ambientais. A longo prazo, as cidades não poderão desempenhar a sua função de motor de progresso social e crescimento económico descrita na Estratégia de Lisboa se não conseguirmos manter o equilíbrio social no interior de cada uma e entre elas, preservando a diversidade cultural e fixando elevados padrões de qualidade para o planeamento urbanístico, a arquitectura e o ambiente.

Necessitamos cada vez mais de estratégias globais e da acção concertada de todas as pessoas e instituições que participam no processo de desenvolvimento urbano, mesmo para além dos limites da cidade. Todas as esferas de governação – local, regional, nacional e europeia – têm a sua quota-parte de responsabilidade no futuro das nossas cidades. Para que esta governação a vários níveis seja verdadeiramente eficaz há que melhorar a coordenação entre as várias políticas sectoriais e insuflar um novo sentido de responsabilidade na política de desenvolvimento urbano integrado. Devemos também assegurar que os responsáveis pela aplicação destas políticas a todos os níveis adquiram as competências e os conhecimentos necessários para que as cidades se desenvolvam como comunidades sustentáveis.

Congratulamo-nos com as afirmações e as recomendações enunciadas na Agenda Territorial da União Europeia e com o trabalho desenvolvido pelas instituições europeias para promover uma visão integrada das questões urbanas. Reconhecemos o valioso contributo dos compromissos de Aalborg para uma acção estratégica e coordenada a nível local, bem como as conclusões do Fórum Europeu das Políticas Arquitectónicas de 27 de Abril de 2007 sobre a cultura da construção e tomamos nota da Carta Europeia "Rede de cidades vivas".

## **Recomendamos:**

### **I. Maior recurso a abordagens de política de desenvolvimento urbano integrado**

Por política de desenvolvimento urbano integrado entendemos ter devida e simultaneamente em consideração as preocupações e os interesses relevantes para o desenvolvimento urbano. É um processo em que se coordenam as vertentes espacial, sectorial e temporal de áreas fundamentais da política urbana. É essencial o envolvimento dos agentes económicos, das partes interessadas e do público em geral. A política de desenvolvimento urbano integrado é condição prévia fundamental para pôr em prática a Estratégia de Desenvolvimento Sustentável da UE. Aplicá-la é tarefa à escala europeia, que deverá, porém, ter em conta as condições e as necessidades locais, bem como o princípio de subsidiariedade.

A conciliação dos vários interesses, facilitada por uma política de desenvolvimento urbano integrado, constitui uma base viável para um consenso entre Estado, regiões, cidades, cidadãos e agentes económicos. Conjugando conhecimentos e recursos financeiros é possível utilizar mais eficazmente os escassos fundos públicos e coordenar melhor os investimentos públicos e privados. A política de desenvolvimento urbano integrado envolve actores externos à administração e permite aos cidadãos participarem activamente na definição do seu espaço imediato de vida. Estas medidas podem, ao mesmo tempo, propiciar maior segurança de planeamento e investimento.

Recomendamos às cidades europeias a elaboração de programas de desenvolvimento urbano integrado para as cidades no seu conjunto. Estes instrumentos de planeamento centrados na aplicação das medidas previstas deverão

- identificar os pontos fortes e fracos dos aglomerados urbanos partindo da análise da situação actual,
- definir objectivos de desenvolvimento concretos para a zona urbana e desenvolver uma visão para a cidade,
- coordenar os diferentes planos e políticas territoriais, sectoriais e técnicos e velar por que os investimentos programados contribuam para promover um desenvolvimento equilibrado do espaço urbano,
- coordenar e concentrar localmente a utilização de fundos pelo sector público e privado, e
- ser coordenados a nível local e de área metropolitana e associar os cidadãos e outros parceiros

que possam contribuir substancialmente para determinar a futura qualidade económica, social, cultural e ambiental de cada zona.

Deve ser reforçada a coordenação a nível local e de área metropolitana. O objectivo é estabelecer nas áreas urbanas e metropolitanas uma parceria equitativa entre zonas urbanas e rurais e entre cidades pequenas, médias e grandes. As questões e as decisões em matéria de desenvolvimento urbano devem deixar de ser tratadas isoladamente. As nossas cidades deverão ser os pilares do desenvolvimento das áreas metropolitanas, cabendo-lhes também responsabilidades em matéria de coesão territorial. Será útil, pois, que a cooperação em rede entre elas seja intensificada à escala europeia.

A política de desenvolvimento urbano integrado oferece um conjunto de instrumentos que já provaram ser eficazes no desenvolvimento de estruturas de governação modernas, cooperativas e eficientes em muitas cidades europeias. Estas estruturas são indispensáveis para melhorar a competitividade das cidades europeias e permitem coordenar antecipadamente a evolução do alojamento, da economia, das infra-estruturas e dos serviços, tendo em conta, entre outros, o impacto das actuais tendências de envelhecimento e migração e as condições no sector energético.

No âmbito da política de desenvolvimento urbano integrado consideramos que as seguintes estratégias de acção se revestem de particular importância para o reforço da competitividade das cidades europeias:

### **Criação e preservação de espaços públicos de qualidade**

Os espaços públicos, as paisagens culturais urbanas, a arquitectura e o urbanismo têm um papel determinante nas condições de vida das populações urbanas. Enquanto factores de implantação indirectos, são importantes para atrair as indústrias do conhecimento, a mão-de-obra qualificada e criativa e o turismo. Deve ser, por isso, incrementada a interacção entre a arquitectura, o planeamento das infra-estruturas e o ordenamento urbano de modo a criar espaços públicos atraentes, construídos em função das necessidades dos seus utilizadores e um ambiente de vida de nível elevado, uma cultura arquitectural ("Baukultur"). A "Baukultur" deve ser entendida na acepção mais ampla do termo, como a soma de todos os aspectos culturais, económicos, tecnológicos, sociais e ecológicos que influenciam a qualidade e o processo de planeamento e construção. Contudo, esta abordagem não se deverá restringir aos espaços públicos. Uma cultura arquitectural deste tipo é necessária à cidade no seu conjunto e arredores. As cidades e o Estado devem fazer sentir a sua influência, especialmente no tocante à preservação do património arquitectural. Há que preservar os edifícios históricos, os espaços públicos e o valor urbanístico e arquitectural que eles representam.

A criação e preservação de espaços, equipamentos e serviços urbanos funcionais e bem concebidos é uma tarefa que deve ser arrostada conjuntamente pelas autoridades nacionais, regionais e locais, mas também pelos cidadãos e pelas empresas.

## **Modernização das redes de infra-estruturas e melhoria da eficiência energética**

Um sistema de transportes urbanos sustentáveis, acessíveis e a preços razoáveis com ligações coordenadas às redes de transportes metropolitanos pode contribuir de modo decisivo para melhorar as condições de vida, bem como a qualidade do local de implantação e do ambiente. Deve ser prestada especial atenção à gestão do tráfego e à interconexão dos modos de transporte, incluindo infra-estruturas para ciclistas e peões. Os transportes urbanos devem ajustar-se às diferentes exigências no que diz respeito a habitação, trabalho, espaços públicos e ambiente.

As infra-estruturas técnicas para o fornecimento de água, o tratamento de águas residuais e outras redes de aprovisionamento, em particular, devem ser melhoradas atempadamente e adaptadas às novas condições de modo a poderem responder às futuras exigências de uma vida urbana de qualidade.

A eficiência energética, a utilização racional dos recursos naturais e a eficácia económica dos serviços de utilidade pública são pressupostos fundamentais para a sua sustentabilidade. Há que melhorar a eficiência energética dos edifícios, tanto dos novos como dos já existentes. A renovação do parque imobiliário pode reflectir-se significativamente na eficiência energética e na melhoria da qualidade de vida dos habitantes. Neste contexto, importa ter em especial atenção os edifícios prefabricados, antigos e em estado de degradação. Redes de infra-estruturas rentáveis e optimizadas e edifícios com elevada eficiência energética permitirão reduzir os custos tanto das empresas como dos habitantes.

O habitat agrupado constitui uma base importante para uma utilização eficiente e sustentável dos recursos, que pode ser atingida recorrendo a um ordenamento urbano e regional que impeça a dispersão urbana através de um controlo apertado da oferta de terrenos e da especulação. A estratégia de criar bairros urbanos mistos com espaços para habitação, actividades profissionais e educativas, serviços e actividades de lazer revelou-se particularmente pertinente.

A utilização de sofisticadas tecnologias de informação e comunicação nos domínios da educação, do emprego, dos serviços sociais, da saúde e da segurança, bem como de meios para melhorar a gestão urbana deverá permitir às cidades contribuírem para preservar e melhorar a qualidade de vida de quem nela habita e a sua atractividade para as empresas.

As nossas cidades deverão também ser capazes de se adaptar para fazer face à ameaça que representam as alterações climáticas. Um desenvolvimento urbano bem concebido e planificado pode constituir um meio de permitir o crescimento sem grande poluição, melhorar a qualidade ambiental e reduzir as emissões de carbono. As cidades poderão atingir este objectivo através de

medidas de prevenção, atenuação e adaptação inovadoras, que, por seu turno, contribuirão para o desenvolvimento de novas indústrias e empresas com baixas emissões de carbono.

### **Políticas activas em matéria de inovação e educação**

As cidades são locais de criação e difusão do conhecimento. O pleno aproveitamento do potencial de conhecimento de uma cidade depende da qualidade da educação escolar e pré-escolar, da permeabilidade dos sistemas de educação e de formação, das redes sociais e culturais, das oportunidades de aprendizagem ao longo da vida, da excelência das universidades e dos centros de investigação não universitários, bem como das redes de intercâmbio entre a indústria, o meio empresarial e a comunidade científica.

A política de desenvolvimento urbano integrado pode contribuir para melhorar estes factores, reunindo as partes interessadas, apoiando as redes e otimizando as estruturas de implantação. O desenvolvimento urbano integrado promove o diálogo social e intercultural.

As estratégias de desenvolvimento urbano integrado, uma gestão cooperativa de desenvolvimento urbano e uma boa governação podem contribuir para uma utilização específica das potencialidades das cidades europeias, tendo em vista, em particular, a competitividade e o crescimento, bem como a redução das disparidades nas aglomerações e entre elas. Dão ao cidadão a oportunidade de uma participação social e democrática.

## **II. Atenção particular aos bairros carenciados no contexto da cidade**

As cidades deparam-se com desafios importantes associados principalmente às mutações nas estruturas económicas e sociais e à globalização. Entre os problemas específicos deve referir-se a alta taxa de desemprego e a exclusão social. Numa cidade pode haver diferenças consideráveis entre as várias zonas no tocante a oportunidades económicas e sociais, mas também em relação à qualidade do ambiente. Além disso, em muitos casos, continuam a agravar-se as desigualdades sociais e as disparidades de desenvolvimento económico, o que contribui para a destabilização das cidades. Uma política de integração social que combata as desigualdades e a exclusão social é o melhor meio de garantir a segurança nas nossas cidades.

Uma política de habitação social bem concebida pode constituir um meio eficaz para alcançar os objectivos de coesão social e integração nas cidades e nas zonas urbanas. Habitações salubres, condignas e a preços acessíveis podem tornar estes bairros mais atractivos tanto para jovens como para pessoas idosas e contribuir, assim, para a sua estabilidade.

É necessário estar atento aos sinais de alerta que indiciam um processo de degradação de alguns bairros e tomar atempadamente as medidas que se impõem, evitando, desse modo, desperdiçar recursos, pois os custos e as dificuldades para inverter essa tendência serão certamente muito

maiores. O Estado deve oferecer perspectivas e incentivos aos residentes nas zonas afectadas. Para encontrar a melhor solução para cada zona urbana desfavorecida é indispensável a participação activa dos residentes e a intensificação do diálogo entre representantes políticos, residentes e actores económicos.

Nesta perspectiva, consideramos que as seguintes estratégias de acção enquadradas numa política de desenvolvimento urbano integrado se revestem de particular importância para os bairros urbanos carenciados:

### **Prosseguir estratégias para melhorar o ambiente físico**

Há uma correlação estreita entre, por um lado, actividades económicas e investimentos e, por outro, estruturas urbanas de qualidade, áreas correctamente edificadas e infra-estruturas e equipamentos modernos e eficientes. Por isso, é necessário melhorar o parque imobiliário dos bairros degradados no que toca à concepção, condições de conservação e eficiência energética. A melhoria da qualidade da habitação tanto nas construções novas como nos grandes edifícios prefabricados, antigos e em estado de degradação oferecem enormes potencialidades de aumentar a eficiência energética na UE e, assim, combater as alterações climáticas.

A fim de aumentar a sua sustentabilidade, os investimentos feitos na melhoria do ambiente físico devem enquadrar-se numa estratégia de desenvolvimento a longo prazo que inclua também investimentos públicos e privados.

### **Reforçar a economia local e a política local de mercado de trabalho**

As medidas destinadas a garantir a estabilização económica dos bairros carenciados devem também valer-se das forças económicas endógenas dessas zonas. Uma política de mercado de trabalho e uma política económica talhadas à medida das necessidades de cada um dos bairros são os instrumentos adequados para o efeito. O objectivo é criar e garantir empregos e facilitar o arranque de novas empresas. Em particular, devem ser melhoradas as oportunidades de acesso ao mercado de trabalho local através da oferta de formação orientada para a procura. É imperioso também explorar cada vez mais as oportunidades de emprego e de formação oferecidas pelas economias étnicas.

A União Europeia, os Estados-Membros e as cidades devem criar melhores condições e instrumentos para reforçar a economia local e, conseqüentemente, os mercados de trabalho locais, promovendo a economia social e prestando serviços próximos do cidadão.



### **Adoptar políticas activas em matéria de educação e de formação de crianças e jovens**

A melhoria do ensino e da formação a nível local em conjugação com políticas activas orientadas para as crianças e os jovens é um ponto de partida fundamental para melhorar a situação nos bairros carenciados.

Devem ser dadas mais e melhores possibilidades de educação e formação em função das necessidades e carências das crianças e dos jovens que vivem nesses bairros. Adoptando uma política dirigida às crianças e aos jovens que tenha em conta o meio social que os rodeia estaremos a contribuir para melhorar a participação das crianças e dos jovens que vivem em bairros carenciados e a dar-lhes possibilidade de concretizarem as suas ambições, garantindo-lhes a igualdade de oportunidades a longo prazo.

### **Promover transportes urbanos eficientes e a preços razoáveis**

Muitos dos bairros carenciados são também penalizados devido às más ligações de transporte e às condições ambientais degradadas, que reduzem ainda mais a sua atractividade. O desenvolvimento de um sistema de transporte público de qualidade e a preços comportáveis fará com que os residentes nestas zonas tenham as mesmas oportunidades de mobilidade e acessibilidade dos outros cidadãos, o que lhes é lícito esperar.

Para atingir esse objectivo, a planificação dos transportes e a gestão do tráfego nestas zonas devem procurar cada vez mais reduzir o impacto negativo dos transportes no ambiente e organizar o transporte de forma a integrar melhor estes bairros na cidade e na área metropolitana em geral, o que implica também redes de vias pedonais e cicláveis.

Quanto mais estabilizarmos a situação económica dos bairros carenciados, realizarmos a sua integração social e melhorarmos o meio físico e as infra-estruturas de transporte, maiores serão as hipóteses de as nossas cidades continuarem a ser a longo prazo locais de progresso social, crescimento e inovação.

### **Realçamos:**

A política de desenvolvimento urbano deverá ser adoptada a nível nacional, ao passo que os estímulos para soluções inovadoras deverão ser criados não só a nível nacional mas também a outros níveis.

As nossas cidades necessitam de margem de manobra suficiente para realizarem as tarefas locais de maneira responsável e de uma base financeira sólida que confira estabilidade a longo prazo. É, por isso, importante que os Estados-Membros possam utilizar também os fundos

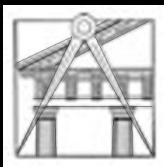
estruturais europeus em grandes programas de desenvolvimento urbano integrado. A utilização destes fundos deverá concentrar-se fundamentalmente nas dificuldades e possibilidades específicas, tendo, no entanto, em consideração as oportunidades, os problemas e as especificidades existentes nos Estados-Membros. As autoridades locais deverão, se é que o não fizeram já, desenvolver as capacidades e competências necessárias para pôr em prática políticas de desenvolvimento urbano integrado, tendo em vista garantir a qualidade e a sustentabilidade global do ambiente urbano.

As novas iniciativas comunitárias Jessica e Jeremie, que apoiam a criação de fundos de desenvolvimento urbano e de fundos para as PME e utilizam instrumentos de engenharia financeira para mobilizar capitais privados a fim de executar estratégias de desenvolvimento urbano integrado, oferecem oportunidades promissoras de aumentar a eficácia das fontes de financiamento nacionais e europeias tradicionais.

A nível nacional, todos os ministérios deverão reconhecer mais claramente a importância das cidades na concretização das ambições nacionais, regionais e locais e o impacto que as suas políticas nelas exercem. Os esforços envidados pelos diferentes ministérios com competência ou influência nas questões urbanas deverão ser melhor coordenados e integrados, complementando-se em vez de concorrerem entre si.

Sublinhamos a importância de uma troca sistemática e estruturada de experiências e de conhecimentos no domínio do desenvolvimento urbano sustentável. Solicitamos à Comissão Europeia que numa futura conferência organizada no âmbito da iniciativa "As regiões e a mudança económica", apresente o resultado do intercâmbio das boas práticas com base nas orientações da Carta de Leipzig. Paralelamente, necessitamos de uma plataforma europeia para reunir e desenvolver boas práticas, estatísticas, estudos de aferição de desempenhos (benchmarking), avaliações, análises pelos pares (peer reviews) e outras investigações em matéria urbana, a fim de apoiar os actores interessados no desenvolvimento urbano em todos os níveis e sectores. Continuaremos a promover e a intensificar o intercâmbio de conhecimentos e experiências entre responsáveis políticos, profissionais e investigadores a nível local, regional, nacional e europeu de modo a reforçar a dimensão urbana da Estratégia de Desenvolvimento Sustentável da UE, da Estratégia de Lisboa e da Estratégia Europeia de Emprego.

A Europa precisa de cidades e de regiões fortes e onde seja bom viver.



FACULDADE DE ARQUITECTURA  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

# Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

Tese de Mestrado Integrado

FA-UTL, 29 Março 2011

António Miguel da Silva Pereira Stichini Santos

**Orientador:** Professora Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira

# Sumário

- . Objectivo
- . Motivação
- . Sustentabilidade
- . Evolução Histórica
- . Evolução Turística
- . Análise do Turista
- . Casos de Estudo
- . Futuro
- . Conclusão

## Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011

# Objectivo

Estudo; do peso do turismo na economia nacional,  
da pressão urbanística do turismo e especificamente do  
turismo de cruzeiros na cidade,  
do impacto dos cruzeiros na própria imagem da cidade,  
e  
da sustentabilidade da actividade dos cruzeiros

## Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011

# Motivação

A presença do rio sempre constante

Posicionamento de Lisboa em relação ao Tejo

Impacto da cidade nos que a procuram por mar

World Travel Awards 2009  
na categoria de melhor destino Europeu de cruzeiros

Sustentabilidade do Planeamento e Gestão do Território

## Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011

# Sustentabilidade

Económica . Factores positivos  
. Factores negativos

Social . Factores positivos  
. Factores negativos

Ambiental . Factores positivos  
. Factores negativos

## Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011

# Evolução Histórica

- Lisboa do seu início à conquista
- Da conquista ao renascimento
- Do renascimento ao sec. XIX
- Do sec. XIX à actualidade

## Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011



# Evolução Turística

- A actividade turística ao longo da sua história

*Do Grand Tour* ao turismo de massas

A maior indústria do planeta

- Factores de desenvolvimento do turismo em Lisboa:

- . em geral

- . especificamente dos Cruzeiros

## Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011

# Análise Turística

O “turista” de cruzeiros

Os cruzeiros

O “Turismo” como produto

A Procura / Oferta

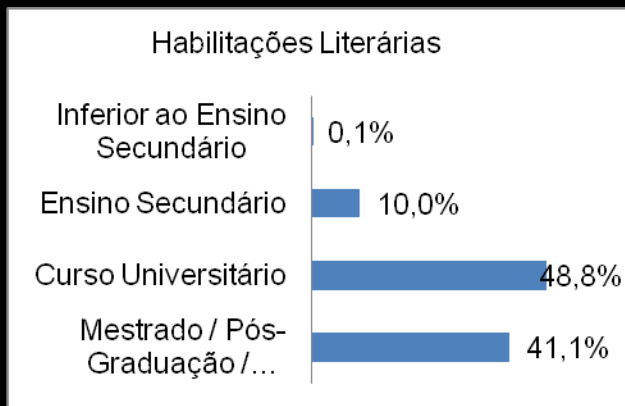
Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011

# Análise dos Turistas

Quadro 1



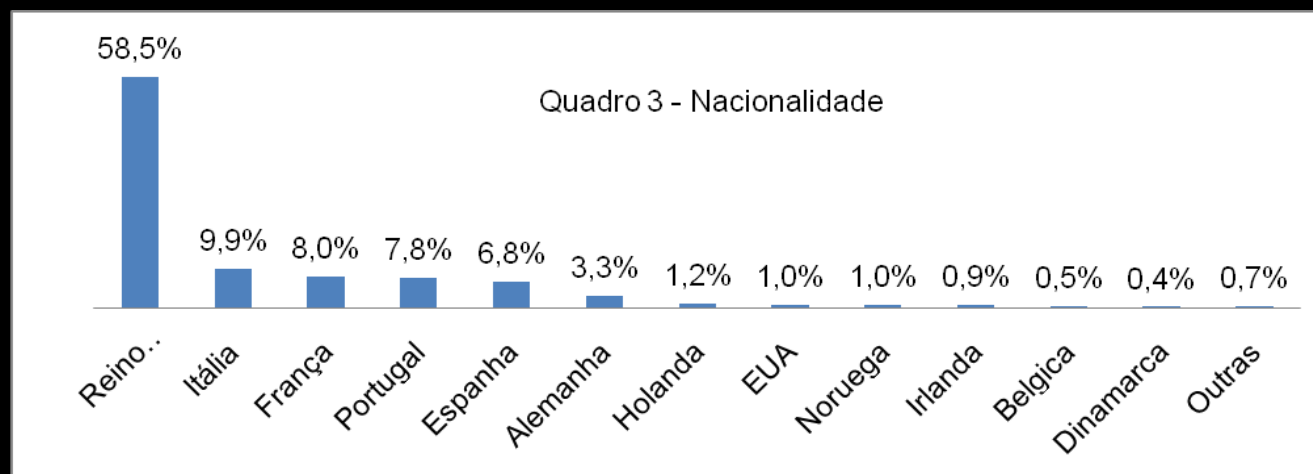
fonte: <http://www.visitlisboa.com>

Quadro 2



fonte: <http://www.visitlisboa.com>

Quadro 3



fonte: <http://www.visitlisboa.com>

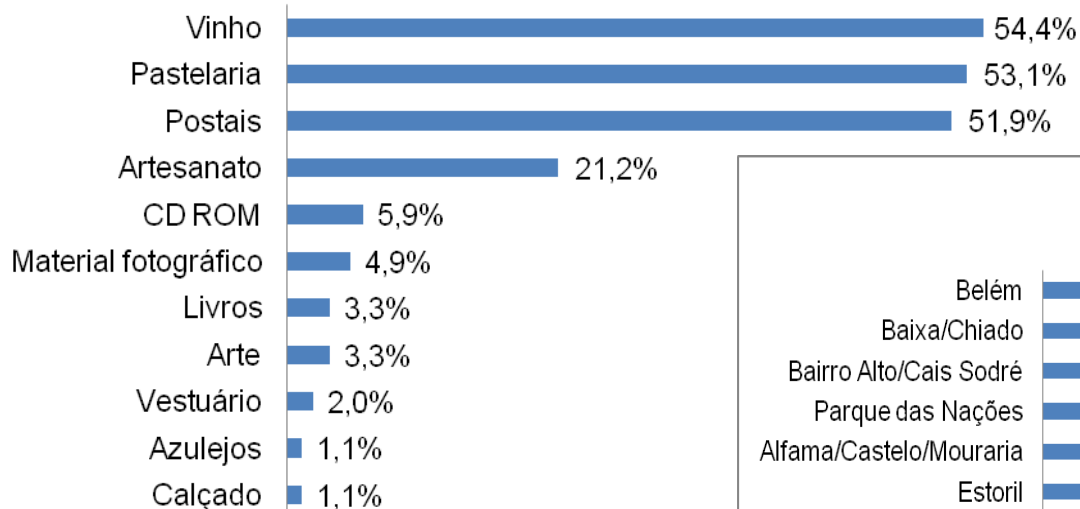
## Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011

# Análise dos Turistas

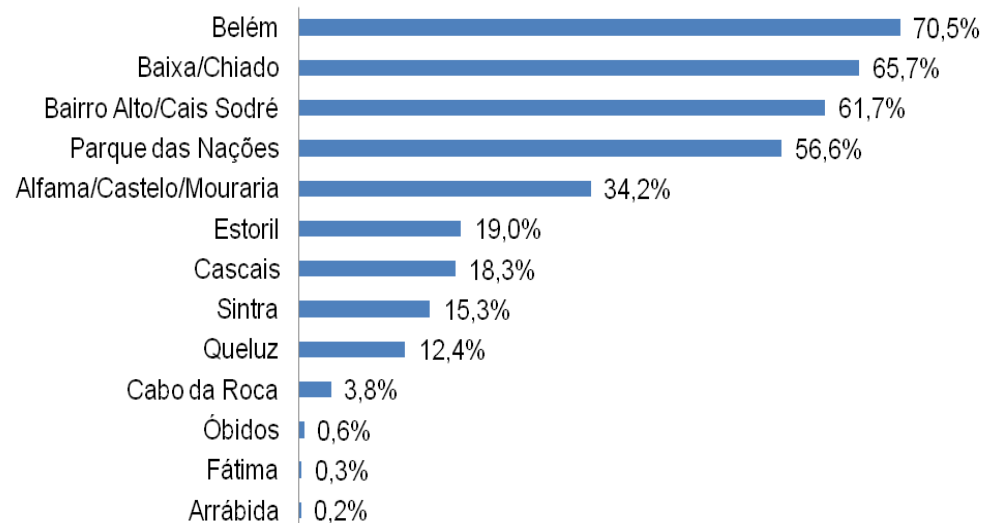
Compras efectuadas em Lisboa



fonte: <http://www.visitlisboa.com>

Quadro 4

Lugares visitados em Lisboa  
(cidade/região)



fonte: <http://www.visitlisboa.com>

Quadro 5

## Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011

# Casos de Estudo

Casos de Portos de Cruzeiros . Londres/Southampton  
. Barcelona

Casos que não sendo portos  
de Cruzeiros são destinos  
turísticos de referencia de  
estudo . Zanzibar  
. Lumbini  
. Lake Balaton

## Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011

# Planear a Sustentabilidade

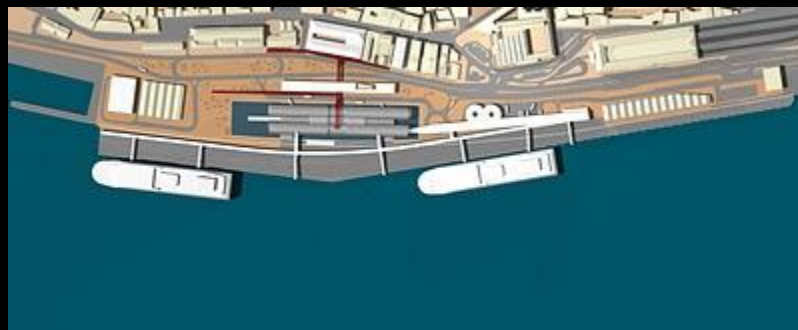
Existem factores comuns à sustentabilidade de uma forma geral que sem sombra de dúvida deverão ser empregues no caso presente de estudo, como por exemplo o investimento em novas tecnologias que promovam a produção de meios menos poluentes ou mais socialmente equitativos ou ainda mais rentáveis sem descurar os demais mas acima de tudo, e porque é muito importante que permitam manter e promover a existência da realidade que é Lisboa no presente pelo máximo de tempo possível.

## Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011

# O Futuro



Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa

Novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa

**Lisboa e o Rio**

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011

# Conclusão

O novo terminal de cruzeiros é uma realidade necessária

Desconhecimento e falta de dados sobre este tipo de turistas

Necessidade do desenvolvimento da rede de oferta turística de forma a aumentar a atractividade do produto “Lisboa” para consequentemente aumentar o sucesso e sustentabilidade de todo o investimento

Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011



# Desenvolvimento da investigação

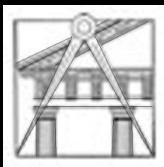
Estudo profundo do perfil do turista de cruzeiros

Desenvolvimento da investigação e aplicação de formas de rentabilizar meios como garantia de sustentabilidade

Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

António Stichini / Março 2011



FACULDADE DE ARQUITECTURA  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

# Obrigado

# Lisboa e o Rio

Relação Turística Sustentável

Tese de Mestrado Integrado

FA-UTL, 29 Março 2011

António Miguel da Silva Pereira Stichini Santos

**Orientador:** Professora Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes Moreira